9e Année — N° 379. — 50 centimes — Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations — 15 Décembre 1905. — Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

LE SALON DE L'AUTOMOBILE
LES FINALES DES CHAMPIONNATS DE LUTTE

Le premier omnibus automobile à Paris

Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " " " " " 28 "
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout — Femina — Fermes et Châteaux
Musica — Jeunesse ! — La Vie au Grand Air
9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

Published on December 15 1905. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

COMPTOIR BISONTIN

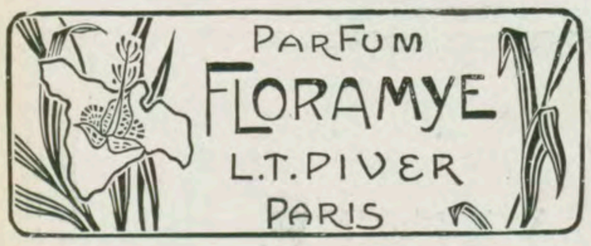
E. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation

Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance



HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, **229, Rue St-Honoré, Paris.**

PROTECTION ABSOLUE des YEUX
NI POUSSIÈRE
NI BUÉE
S'adaptant à toutes les vues
LUNETTES SPORTIVES
DU Docteur **MIROVITCH**
(Brev. France et étranger)
Communication à l'Académie de Médecine, 25 avril 1905.
RAPPORT FAVORABLE, le 13 juin 1905.
DÉPOT GÉNÉRAL, 3, r. Meyerbeer, PARIS

Les Plaques de Sensibilité extrême

LUMIÈRE

Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.

Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.

Marque Σ (Sigma)

Permettent, même en hiver et par temps sombre et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.

Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES

A. LUMIÈRE & SES FILS

LYON

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'**EVENTRATION** et combattant l'**OBÉSITÉ** — du nouveau tissu à jours pour les **VARICES** supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez **CORSETS** de toilette ainsi que pour le **REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTÉBRALE** — les **BRAS** et **JAMBES** artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de **BANDAGES HERNIAIRES.** Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.

DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES

S'adresser chez **C. CHANSON,** fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

CHAMPAGNE

HEIDSIECK A REIMS

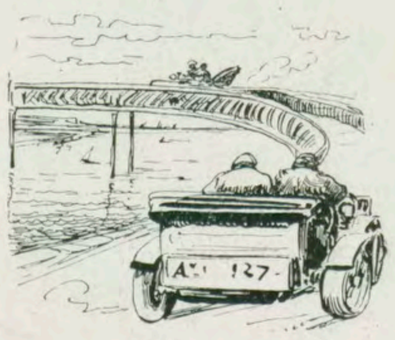
HEIDSIECK

Maison fondée en 1785

KUNKELMANN & Cº - Succrs

REIMS

La Semaine Comique, par Henriot.



En attendant le Pont sur la Manche, l'Entente cordiale pourrait arriver à faire établir une passerelle pour les automobiles.

— Aïe!
— Je vous demande pardon : j'étais en train de faire du boxing-ball, mais je me suis trompé de côté.

— Mais pourquoi, diable! tiens-tu tant que ça à aller assister à des luttes?
— Pour voir enfin des hommes solides et bien bâtis

— Mon aéroplane est parfait. Pour l'essayer, il faudrait un homme dévoué, qui se jetterait avec du haut des tours Notre-Dame.
— Il faudrait faire des petites annonces dans les journaux... pour les gens qui veulent se suicider.

HALTE-LA! **V'là l'Plaisir** et la **Fortune** envoyez **tous adresse** et 0f30 à la *Sie Gaîté Franç., 65, r. faub. St-Denis, Paris* (10e) vous recevrez **ALBUM ILLUSTRÉ DE, 1906** 130 pages avec 300 grav. **Comiq.,** *Farces, Attrap. Phys. amus. Magie, Spirit., Sorcell, Chans., Monolog., Pièces* **Succès,** *cartes illustr. art. util.* **Librairie spéc'e,** Il est joint **4 primes** (De quoi s'*amuser, rire* des mois) et N° de Lot garanti d'État part. à **6 tirages** de **3 millions** de **francs**

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE **1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— **Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.***

DÉPOSÉ

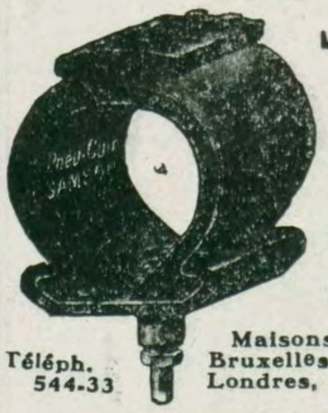
BUSTE IDEAL

Développement et Fermeté des Seins
en **deux mois** par les
PILULES ORIENTALES
seul moyen pour la femme d'augmenter rapidement son tour de poitrine et d'acquérir un buste arrondi, ferme et bien développé. Traitement garanti sans danger, approuvé par les sommités médicales et pouvant être suivi en secret, à l'insu de tous.
Flacon avec notice 6f35 franco,
J. RATIE, Phien, **5, Pass. Verdeau, Paris.**
Dépôt à **Bruxelles,** Phie St-Michel, 15, Bd du Nord

Payer les meilleures huiles un peu plus cher par litre, c'est payer moins cher le graissage par kilomètre
Une quantité minime de VACUUM MOBILOILS donne les meilleurs résultats

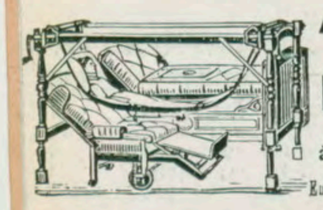
VACUUM OIL COMPANY
Société Anonyme Française
34, rue du Louvre, Paris.
Usine à Rouen.

Pneumatiques-cuir



Samson
Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier
PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève Londres, New-York, Vienne Milan.

Lire MUSICA
Publication Mensuelle
Un franc le Numéro



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi franco du Catalogue

AUTOMOBILES PILAIN
17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge
LYON

MOTO NAPHTA

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

15 Décembre 1905 — N° 379
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LES ILLUMINATIONS DU SALON DE L'AUTOMOBILE

Tous les soirs, à partir de 5 heures, pendant toute la durée de ce 8e Salon de l'Automobile, auront lieu les illuminations du Grand Palais. La nuit venue, l'immense nef s'illumine de mille feux, les phares dirigent leurs longues raies blanches sur les avenues Nicolas II et des Champs-Elysées. Cette décoration lumineuse est encore plus scintillante et féerique, plus réussie que l'an dernier.

Matsouyé Souvenir Impérial Alligator Knicknack Humour Lancier III Révolutionnaire Masséna

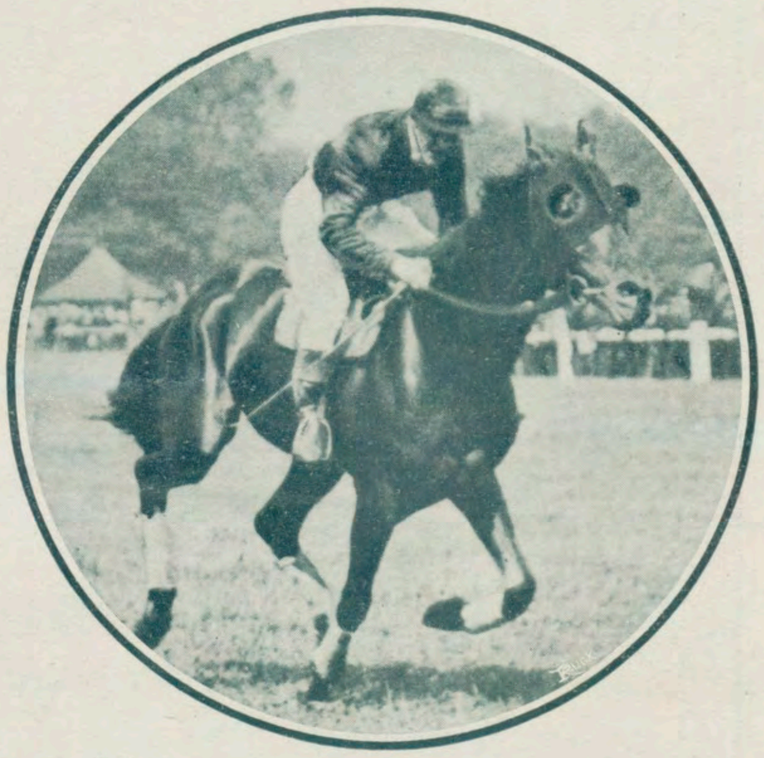
Le saut de la rivière dans le Prix Delatre (steeple-chase, handicap, 10.000 fr.. 5.000 m.

LE DERNIER DIMANCHE D'AUTEUIL

M. le vicomte de Fontarce.

Victoire de Knicknack ✦ On regrette la date inexorable du 15 décembre, fixée pour la fermeture des Champs de Courses parisiens.

Un steeple de 3.100 mètres pour jeunes chevaux, un steeple-handicap de 5.000 mètres pour vieux chevaux formaient les pièces de résistance du dernier programme dominical de la Société des Steeple-Chases. Un fils de Chwijd et de Penelope II provenant de l'élevage de M. R. Chapard, le frère du vétérinaire spécialiste de Chantilly, a enlevé assez juste — d'une encolure — le prix Le Hon — pour les 3 ans. — Et, comme on dit au Palais, c'était justice. Majesty avait disputé trois steples à Auteuil et chaque fois il avait pris la seconde place ; déjà il avait battu Assam de moins loin cependant que dimanche puisque une encolure seulement séparait le poulain de M. Liénart de celui de M. C. Robinson ; peut-être que sans l'incident Grozaw, – le cheval du vicomte de Fortarce a en effet désarçonné son jockey à la descente de la butte et continué seul le parcours, gênant ainsi tous les concurrents — Majesty aurait plus facilement gagné.



Le vainqueur du Prix Delâtre.
Knicknack, par Kilwartin et Friolera. Eleveur, comte de Berteux; propriétaire, vicomte de Fontarce ; entraîneur, J. Count ; jockey, Piggott.

Knicknak, de bonne humeur — ce qui est assez rare chez ce hongre, fils de Kilwarlin, a gagné très facilement le prix Delâtre, malgré son topweigh. Jusqu'à la dernière haie, cependant — la lutte fut indécise et Knicknack et Matsouyé sautèrent ensemble, mais sur le plat, il n'y eut plus la moindre lutte. Avec un lot de chevaux beaucoup moins important que celui qu'il possédait l'an dernier, le vicomte de Fontarce gagne autant d'épreuves ; ce succès revient en grande partie au jeune entraîneur Johny Count, un habile homme, et qui a été à bonne école.

La Plata a enlevé le Prix Paul's Cray, après avoir mené toute la course. Dictateur III était tombé dès le début de la course et Colonel III s'est arrêté. La favorite Uranie a très mal couru. Spite a beau changer de cavalier, elle ne s'améliore pas pour cela. Dans le Prix du Cap, malgré la bonne avance qu'Urbain David lui avait fait prendre dans l'espoir de distancer ses adversaires, Spite n'a opposé aucune résistance, lorsqu'elle a été rejointe par Saint-James qui a gagné très facilement.

P. M.

Georgian Grozaw Assam Majesty

L'arrivée du Prix Le Hon (steeple-chase, 10.000 fr., 3.100 m.).

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

Le 8e Salon de l'automobile — La dernière visite de M. Loubet — Fleurs et lumières — Un entassement de millions.

Le 8e Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sports a ouvert vendredi dernier ses portes. Donnons-lui. pour une fois son titre officiel ; mais avouons de suite que des cycles on n'en aperçoit guere, et des sports on n'en voit point du tout. C'est le Salon

La veille de l'inauguration du Salon de l'Automobile.
Les voitures attendent leur tour avant d'être placées dans les différents stands.

de l'Automobile, où l'auto est reine et où elle a remplacé la reine bicyclette, précipitée de son trône, écrasée, annihilée par sa puissante rivale. Ce n'est pas que l'industrie cycliste ne continue pas à être florissante. On vend toujours des bicyclettes par milliers, et l'augmentation du nombre des acheteurs compense, au delà, la diminution du prix de vente. Mais on achète maintenant une bicyclette, comme une canne ou un parapluie, et on n'éprouve pas le besoin de l'examiner avant l'achat. Le cycliste fervent lui-même passe dédaigneusement, au Grand Palais, devant les quelques stands qui abritent celle qui est encore son idole, c'est comme une amie mal mise avec laquelle il rougit d'être rencontré et pour laquelle il réserve les tendresses de l'intimité. Et il s'en va plus loin admirer sa rivale, il s'éblouit devant ses cylindres, caresse de la main les rondeurs de sa carrosserie et ne s'éloigne qu'à regret, avec le soupir de l'amoureux trop pauvre pour oser déclarer sa flamme.

Et, au fond, c'est bien un peu ce sentiment qui amène au Grand Palais la foule énorme de visiteurs qui ne cesse de défiler pendant deux semaines devant des voitures qu'à peine un sur cent verra jamais de plus près. Sentiment un peu complexe, il faut bien le dire, où se mêle aussi l'espoir d'approcher ces monstres de vitesse, de voir leurs conducteurs, dont on a lu les exploits, de frôler les milliardaires qui les achètent et enfin cette attraction de la lumière qui agit sur nous autres comme sur le papillon qui vient s'y brûler les ailes ou l'oiseau qui vient se briser le crâne sur les vitres du phare. Car le Salon de l'Automobile est plus que jamais le Palais de la Lumière. Les Champs-Elysées, l'avenue Nicolas II, le Cours-la-Reine sont dessinés par des arcades de lumière ; à l'intérieur c'est une véritable orgie, les lampes électriques se profilent en guirlandes, s'entrecroisent en étoiles, se tassent au sommet en un gigantesque ballon de feu. Et sous la voûte d'entrée, c'est cette lumière bizarre et nouvelle issue des lampes à vapeur de mercure qui met sur les objets une lueur glauque, donnant aux fresques du peristyle une coloration un peu mystérieuse. Les fleurs, elles aussi, ont été prodiguées autour du phare qui, comme l'an dernier, s'élève à l'entrée de l'avenue Nicolas II, c'est un véritable parterre de verdure, de chrysanthèmes aux mille couleurs.

C'est décidément un maître décorateur que M. Rives, commissaire général de tous les Salons de l'Automobile présents et à venir, mais il faut avouer aussi que la tâche lui est rendue facile par la prodigalité de l'Automobile Club. On dépense sans compter et l'on sait que, dans ces conditions, à Paris, il n'y a rien d'impossible. Les exposants sont forcés de suivre le mouvement, bon gré mal gré, et ainsi on donne au public cette idée fausse que les constructeurs d'automobiles doivent gagner l'argent bien aisément, pour le répandre avec autant de facilité. La vérité est que les frais généraux de cette entreprise sont énormes et

Avant le Salon.
Pendant que les voitures sont transportées au Grand Palais, soit sur des camions automobiles, soit sur des camions traînés par des chevaux (ou sont elles-mêmes traînées par des chevaux, comme le montre la photo ci-dessus), les canots automobiles sont véhiculés aux Serres de la Ville de Paris, où ils seront exposés.

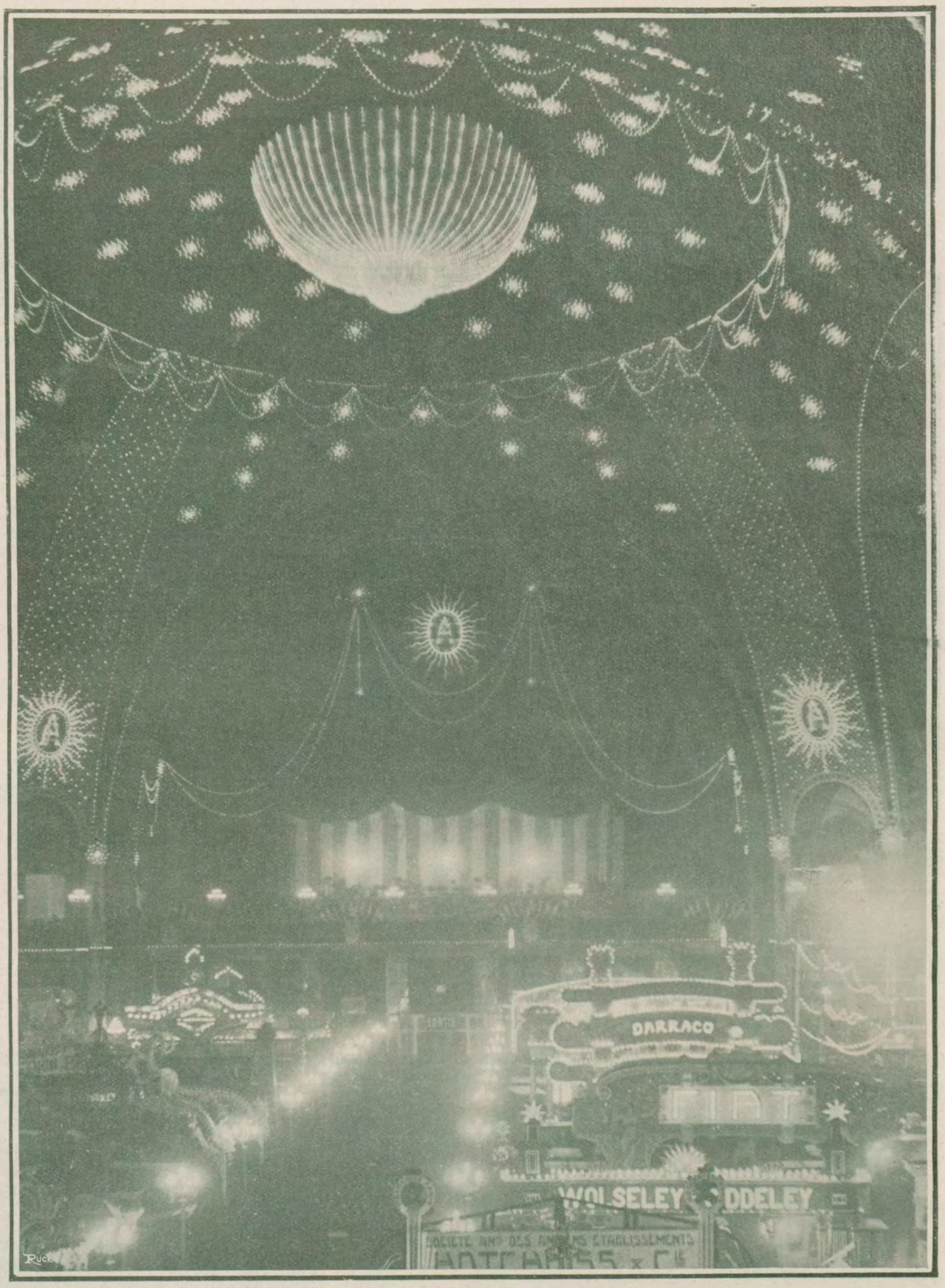
souvent hors de proportion avec les résultats finaux. Il suffit de méditer à chaque exposition la liste de ceux qui sont disparus depuis la précédente, pour se former une idée plus exacte de la situation de notre industrie automobile, très florissante pour ceux qui ont de gros capitaux, navrante pour les autres.

Comme il a coutume de le faire depuis plusieurs années, le président de la République a inauguré le 8e Salon de l'Automobile. « C'est la dernière fois que je viens vous voir officiellement », a-t-il dit, à son entrée, aux commissaires qui le recevaient. C'est probablement aussi la dernière grande cérémonie officielle à laquelle préside M. Loubet.

Le président de la République n'est pas depuis longtemps converti à l'Automobile. Pendant de longues années, il se refusa absolument à mettre le pied dans une de ces voitures, qui lui semblaient un peu dangereuses, et c'est à peine si, en 1900, il accepta de faire le tour du lac Daumesnil dans une électrique que conduisait M. Jeantaud. Depuis, M. Loubet a fait, en tant que chauffeur, beaucoup de progrès. L'exemple du jeune roi d'Espagne l'a encouragé et après s'être laissé conduire, un peu vite paraît-il, par ce chauffeur endiablé qu'est Alphonse XIII, il s'est décidé à acheter une limousine qui lui servira surtout à la Bégude.

Mais depuis longtemps il s'était rendu compte de l'importance considérable de l'industrie automobile et il tenait, chaque année, à donner au Salon la consécration de sa présence à l'inauguration officielle, interrogeant les constructeurs, s'intéressant au nombre de leurs ouvriers, au chiffre de leur exportation.

Le scrutin du 18 janvier prochain nous donnera-t-il un président chauffeur? Ni l'un ni l'autre des candidats en présence n'a donné jusqu'ici de preuves spéciales d'intérêt pour l'automobile. Mais tous sont trop soucieux des intérêts d'une industrie qui fait vivre des milliers d'ouvriers pour que nous ne soyons pas certain à l'avance de leur bienveillant appui.



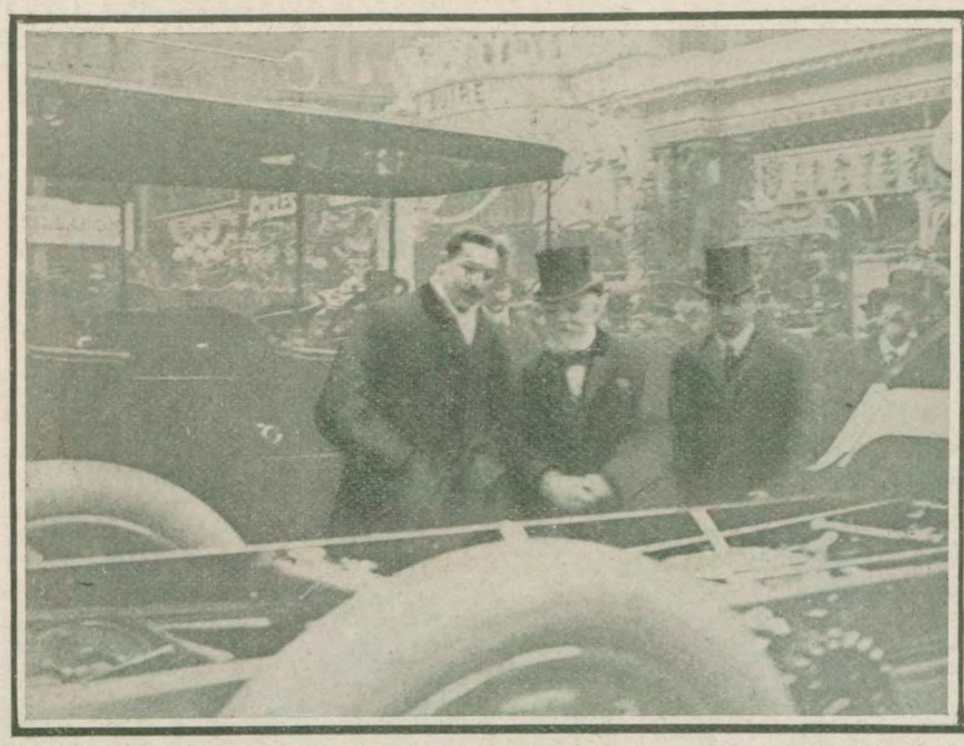
Les illuminations intérieures du Grand Palais.

On dit que plus de 150.000 lampes électriques illuminent, le soir, l'immense hall du Grand Palais, dont le plafond ressemble à un firmament merveilleux entièrement constellé d'étoiles.

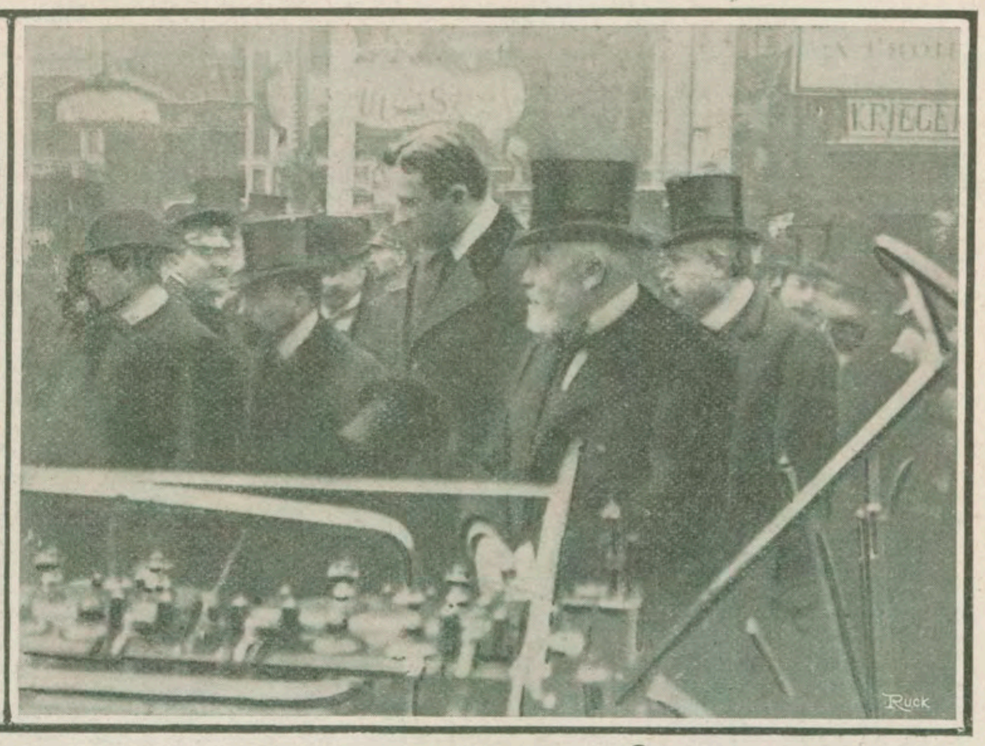
Le Salon de 1905 a vu une innovation. Pour la première fois, la Compagnie des Omnibus a mis des omnibus automobiles à la disposition du public. Un service a été organisé de la Bourse au Grand Palais et aux Serres par la place de l'Opéra et la Madeleine. Les voitures mises en circulation sont du type ordinaire des grands omnibus à trois chevaux avec impériale couverte. Elles ont été fournies par les maisons Peugeot, Delahaye, de Dion, Turgan et Foy, Serpollet, Mors, Kriéger et la Neue Automobil Gesellschaft. Comme on le voit, l'industrie allemande vient déjà nous faire, chez nous, une redoutable concurrence.

Les nouveaux omnibus ont obtenu, dès le premier jour, un succès de curiosité ; mais les Parisiens n'ont pas été longs à s'apercevoir qu'ils étaient singulièrement plus rapides que les autres; aussi, toutes les voitures font-elles tous les jours le maximum. Il faut espérer que cette expérience est définitive et que l'année 1906 verra enfin l'introduction de l'automobile dans les services réguliers de la C. G. O.

Il est difficile, après une première visite au Grand Palais, de se faire une autre idée qu'une idée d'ensemble. Ce qui frappe, tout d'abord, c'est une tendance générale des constructeurs à uniformiser leurs modèles. La voiture tend évidemment vers un type unique que, seules des modifications de détail feront varier d'une maison à une autre. Le châssis s'allonge, l'empattement s'élargit permettant uu braquage plus complet des roues d'avant. En même temps le capot s'élève, il tend à se former de lignes droites ; seules les Renault, les C. G. V, et les De Dion ont conservé leurs capots aux

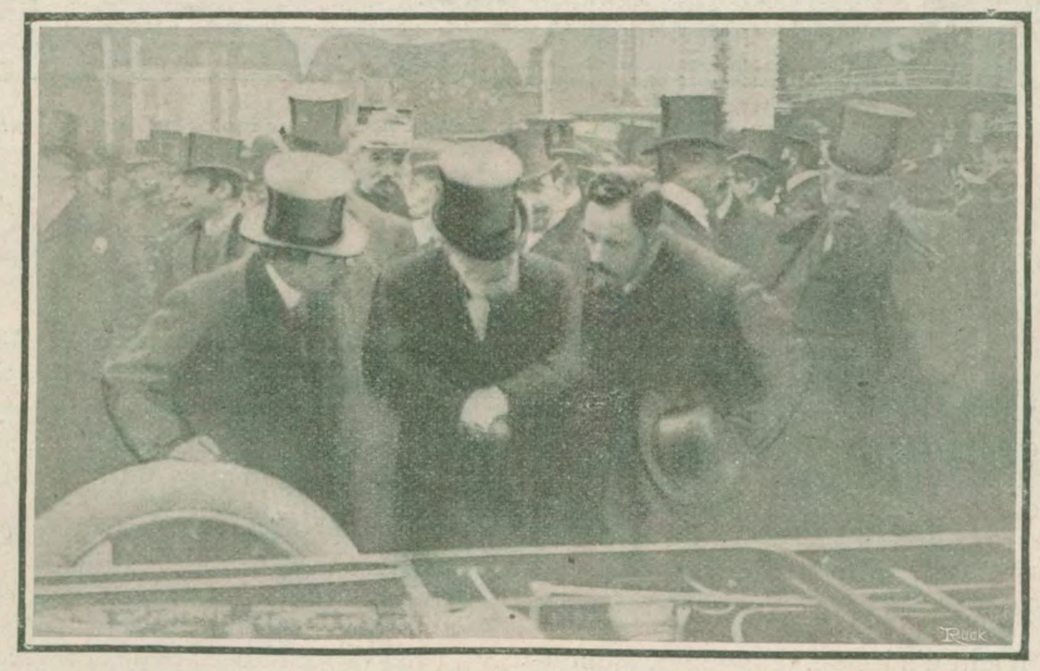


M. Delaunay-Belleville fait admirer au Président de la République son triple phaéton si riche.



— Voici, dit le baron de Turckeim, la maquette de la Coupe des Pyrénées qui nous fut volée. — Mais la victoire vous reste, répond M Loubet.

lignes fuyantes vers l'avant. Notons aussi une tendance de plus en plus marquée à l'automatisme : soupapes, pompes, graisseurs, tout est commandé. On ne voit plus rien sur les pare-crotte d'avant. Deux pédales, une manette, un levier, voilà tout ce dont le chauffeur d'aujourd'hui a à s'inquiéter. Bientôt, il n'aura plus de manivelle de mise en marche. Tous ceux qui ont eu à se battre avec un moteur un peu dur à partir béniront cette innovation. Le concours institué par M. Deustch de la Meurthe, pour la mise en marche automatique a donné naissance à des systèmes fort ingénieux dont celui de la maison Mors semble bien être le plus simple et le plus pratique. Mais n'anticipons pas sur les résultats du concours.

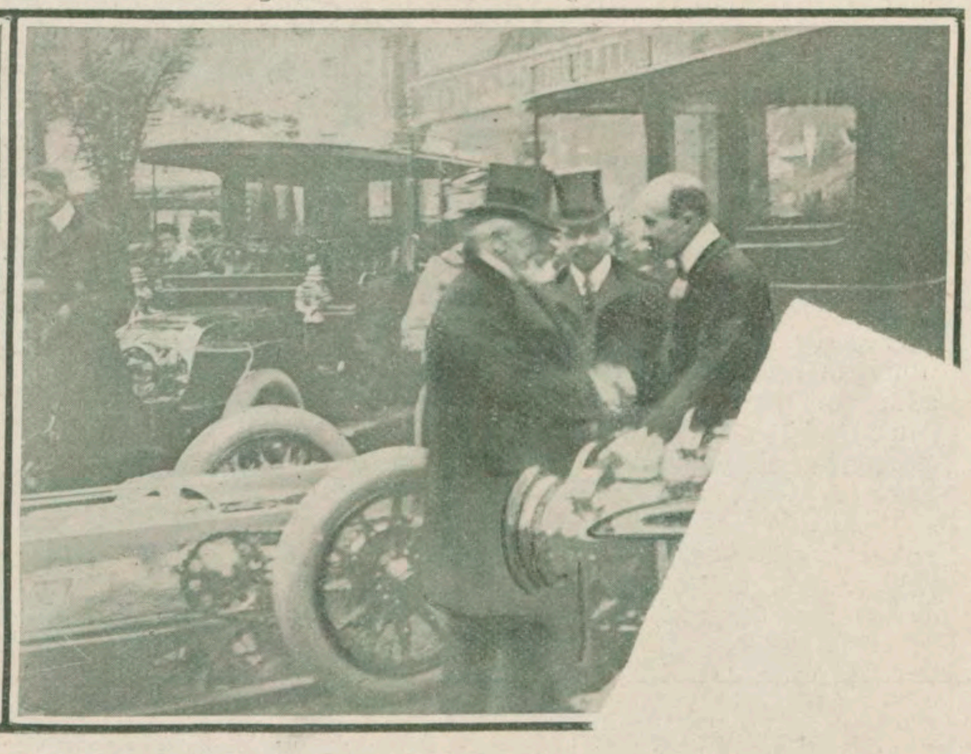


J'ai cru que vous aviez abandonné la vapeur, dit M. Loubet à Serpollet, tant vos voitures ont adopté la forme extérieure des voitures à pétrole.

Tous les constructeurs s'attachent également à la recherche du confortable. Aussi la plupart ont porté leurs efforts vers le perfectionnement de la suspension. Les uns ont adopté des systèmes amortisseurs, comme les suspensions Truffault, Edo, Jenatzy, B et P, de Bonnechose, etc. Les autres C. G. V. adoptent à l'arrière des ressorts en C qui font ressembler nos modernes voitures aux berlines de Louis-Philippe.

Quelques constructeurs ont essayé de transporter à gauche le siège du conducteur, ce qui force à placer au milieu, entre les deux places, les leviers du frein et de changement de vitesse. Pour les voitures de ville cette modification offre un avantage appréciable.

Le Président de la République f'licite M. Darracq qui a fait triompher en Amérique l'industrie française.



— J'ai exposé votre limousine, dit à M. L le Président au nombre

Giuppone, qui a couvert 102 kilom. 368 m. dans l'heure, sur motocyclette *Peugeot*.

LE RECORD DE L'HEURE A MOTOCYCLETTE

Une invraisemblable performance de Giuppone ⸗ 102 kilom. 368 m. dans l'heure, sur une motocyclette de 52 kilos

Sur une motocyclette pesant exactement 52 kilos, le petit motocycliste Giuppone a accompli, samedi dernier, sur la piste du Parc des Princes, une extraordinaire performance. Il a couvert dans l'heure l'invraisemblable distance de 102 kilom. 368, battant de plus de six minutes les records déjà existants et réalisant une prouesse que Cissac déclarait lui-même sans lendemain.

On s'imagine mal tout ce qu'il faut d'adresse, d'habileté, d'endurance et de sang-froid pour mener à bien une telle tentative. Sur une motocyclette établie spécialement pour cet essai, munie d'un moteur de 12 chevaux (90×100), le jeune Italien est parti à une allure insensée, battant, les dix premiers kilomètres, le record de Maurice Fournier de 17 secondes, et continuant sa course folle, il gagnait à chaque kilomètre sur les temps precédents.

Dans l'heure, Anzani avait couvert 93 kilom. 780.

C'est dire que l'allure du nouveau recordman a été admirable d'un bout à l'autre, et que ceux qui ont assisté à cette performance en ont gardé un inoubliable souvenir.

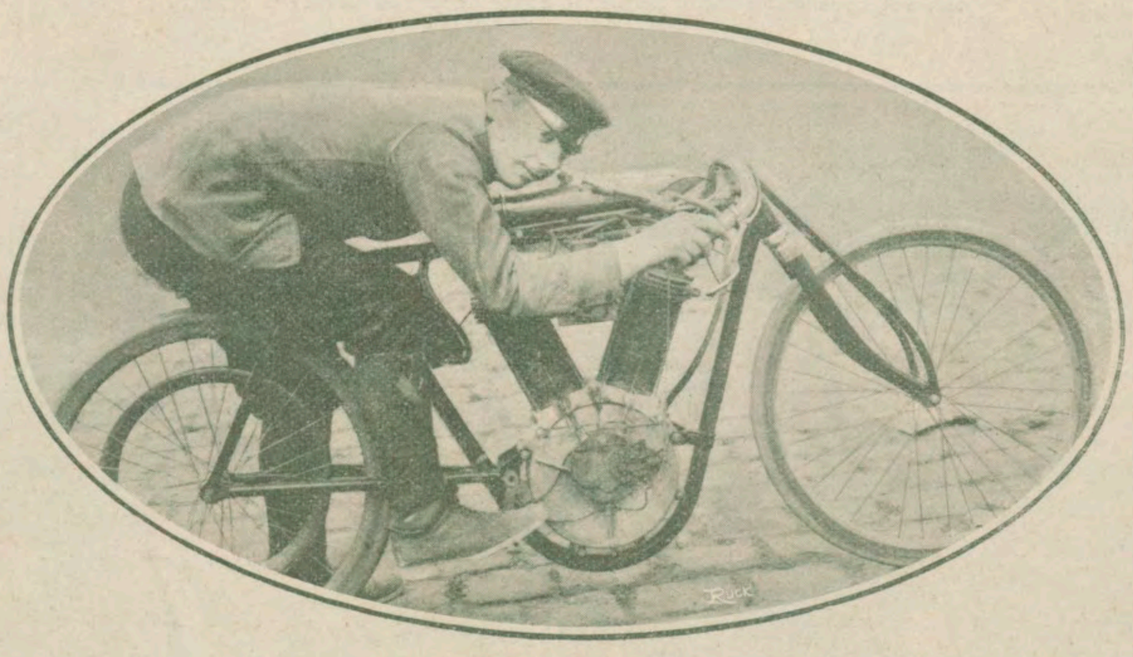
On a dit bien souvent tout le mal possible des pneumatiques, mais hier, on a crié au miracle quand, après la course folle, on a tâté les enveloppes brûlantes qui, sans faiblir, avaient pu résister à ce travail formidable.

Mais il faut surtout féliciter Giuppone qui, après une saison excessivement brillante, a pu, en fin de saison, à l'époque même du Salon, mettre au point cette petite merveille de mécanisme qu'est la motocyclette de ce record.

Les virages du Parc des Princes sont a peine assez relevés pour permettre de semblables vitesses et Dieu sait si à la sortie le petit motocycliste a eu à tenir ferme son guidon pour redresser le léger engin qui arrivait à toute allure vers les balustrades, mais le succès de la tentative prouvait que rien n'est impossible aujourd'hui à de merveilleuses machines mises entre les mains de coureurs courageux, habiles et décidés.

Certains tours de piste ont été couverts en 21 s. 1/5, ce qui représente une vitesse de 112 à l'heure. Ce record ne sera pas battu de sitôt, et il est probable qu'il faudra quelques mois avant d'établir et mettre au point une machine nouvelle capable de faire mieux.

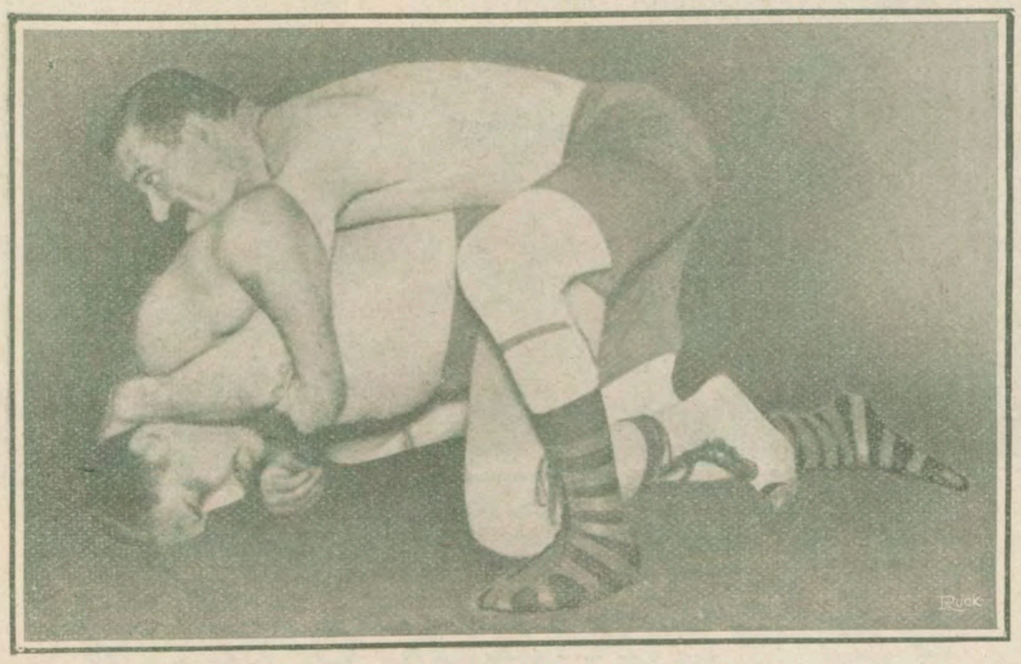
R. D.



Giuppone, sur la motocyclette avec laquelle il a couvert 102 kilom. 368 m. dans l'heure

Le 22 décembre : La VIE AU GRAND AIR ⸗ NOËL

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE LUTTE

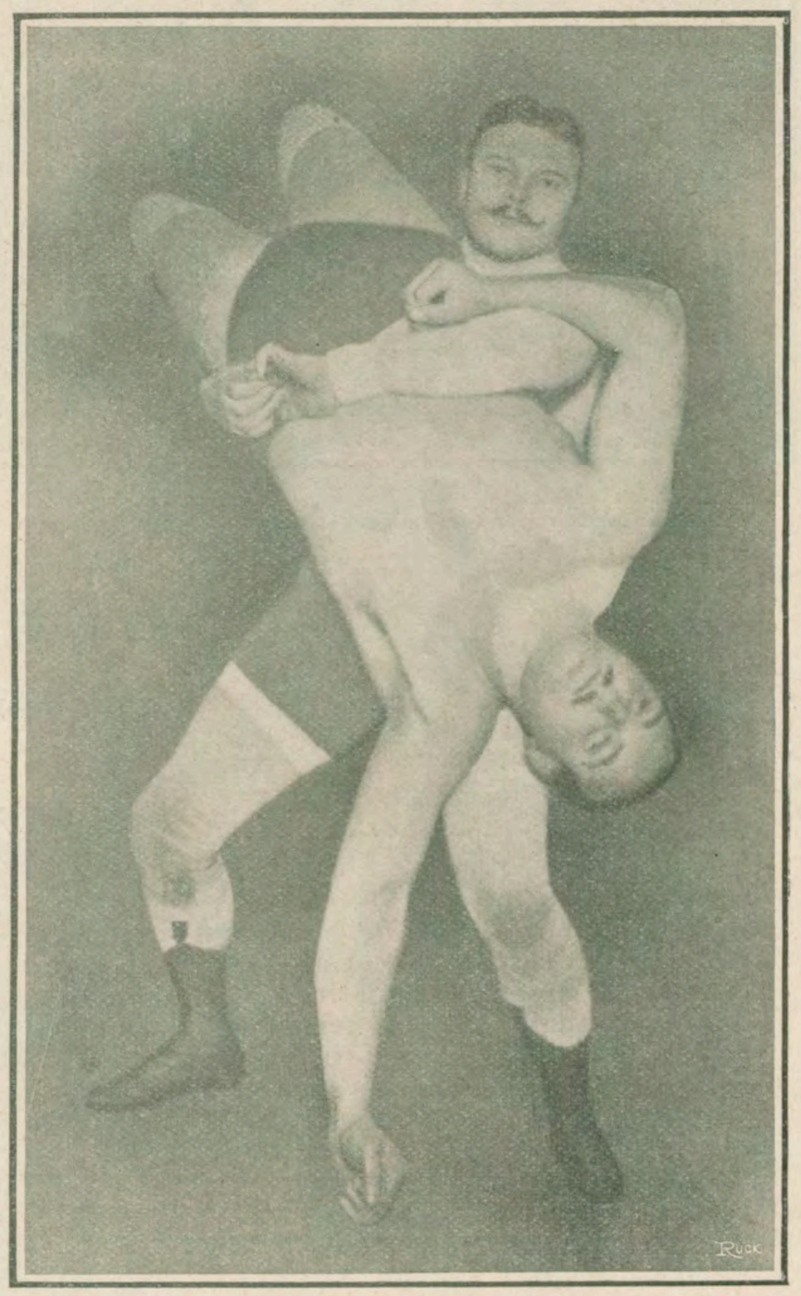


Cazeaux triomphe par une prise de tête à terre.

Le titre de Champion du Monde échappera une fois encore aux Français.

Le Championnat du Monde s'achève, au Casino de Paris, par la victoire certaine des étrangers. Deux Français se sont maintenus dans la finale : Laurent le Baucairois, qui connaît admirablement son métier, et Cazeaux un nouveau venu qui, pour ses débuts à Paris, a très bien travaillé.

A ce tandem il convient d'ajouter Anglio dit l'Effroyable, qui est certainement, avec Padoubny, l'homme le plus fort, au point de vue musculaire, de tout le lot des concurrents.



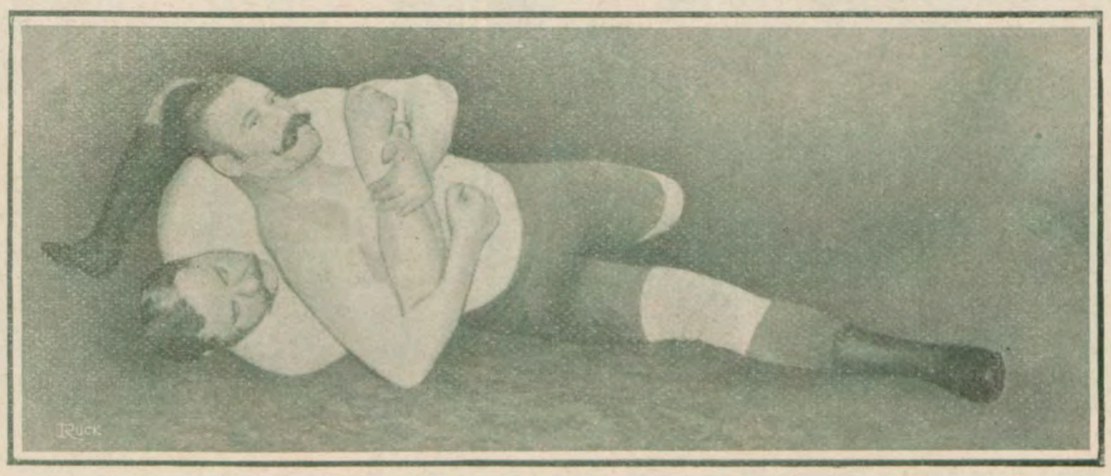
Petersen embarque Smejkal par une ceinture à rebours.

Bien que qualifié pour la finale, Ibrahim Saffi, le meilleur des trois Turcs engagés, n'a pas brillé au tout premier rang. Padoubny le Cosaque, en revanche, est revenu à Paris tout autre qu'il était lorsqu'il y a paru pour la première fois.

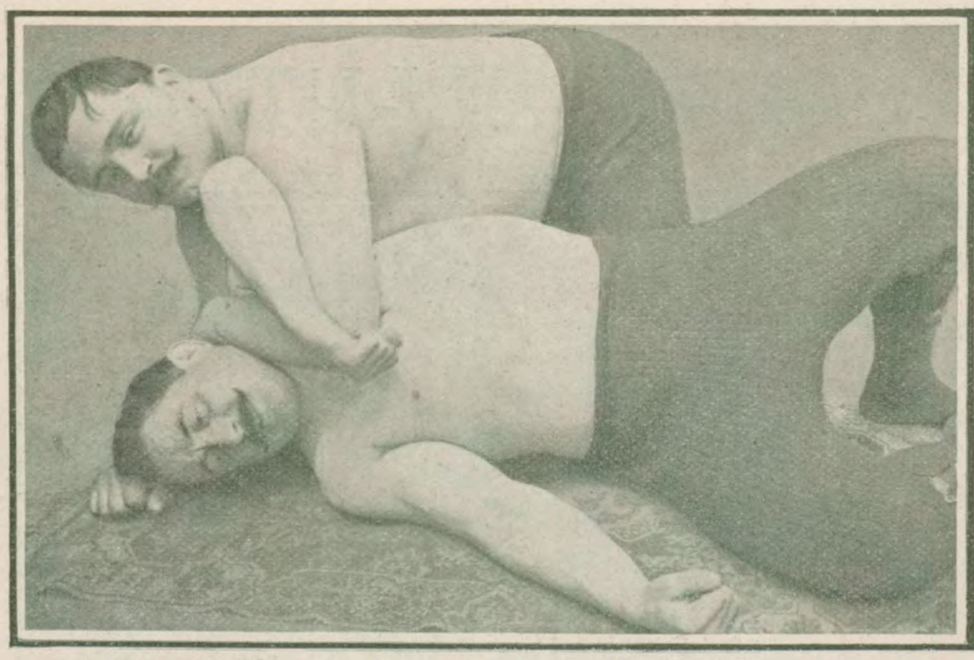
Il met au service d'une vigueur exceptionnelle, une science de la lutte qu'il ignorait autrefois. C'est Hugues de Paris, un homme qui a un peu disparu de France et professe au Cercle athlétique fondé à Saint-Pétersbourg par le comte de Beaurepaire, qui lui a appris à lutter. On peut juger que les leçons ont été bonnes et qu'il en a profité. Ce fut toujours pour Pétersen, le vainqueur du Championnat de 1903, l'adversaire le plus redoutable, le concurrent le plus qualifié au titre de champion remis en jeu. Bech Olsen de qui furent nombreux les partisans, a régulièrement été tombé et retombé par Padoubny. Le Russe reste, à notre humble avis, l'homme le plus qualifié pour se rencontrer avec Nouroullah. Ce match aura-t-il jamais lieu à Paris ? Des pourparlers sont engagés. S'ils aboutissent nous donnerons ici de cette rencontre, la plus sensationnelle de l'année, un compte rendu très explicatif et très détaillé.

FIORAVANTI.

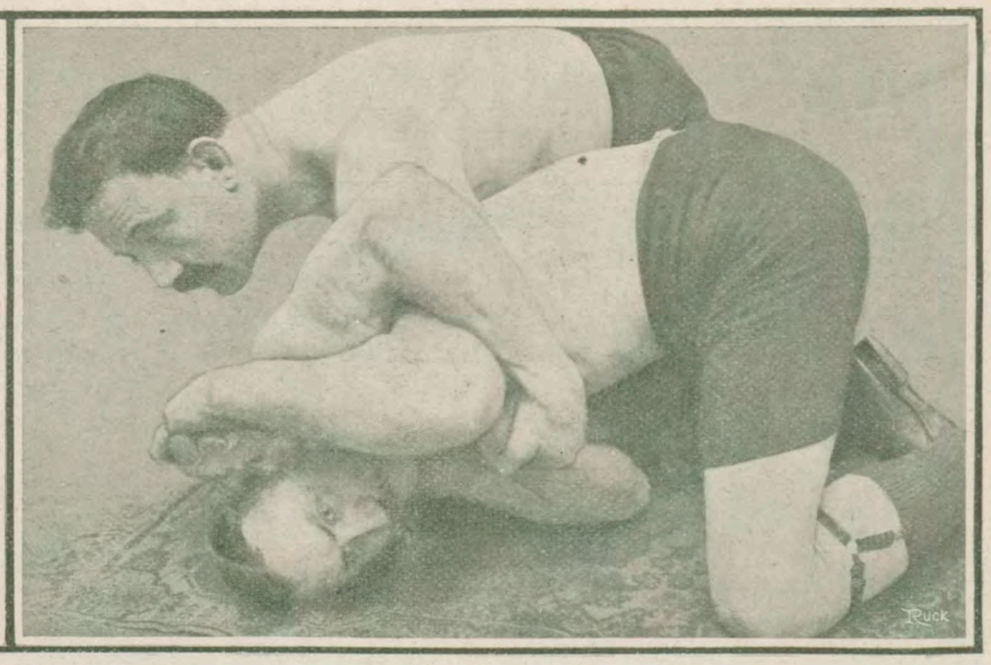
Padoubny tombe Thefik-Ali par une ceinture arrière.



Un bras roulé à terre par Padoubny sur Petersen.



Raoul le Boucher tombe Vervet par une prise de bras à terre.



Paul Pons tombe Dickmann par une prise d'épaule.

LA COUPE DE FRANCE

LES TOMBÉS DE LA POULE FINALE

La poule finale de la Coupe de France laisse en présence les meilleurs hommes engagés dans cette épreuve.

La finale de la Coupe de France est terminée à l'heure où paraissent ces lignes. Elle a laissé en présence les meilleurs hommes qui s'étaient fait inscrire pour la disputer. Si l'on en excepte Vervet, on remarque que tous les hommes de poids légers et tous les poids moyens ont dû baisser pavillon, soit dans les éliminatoires, soit dans les demi-finales.

Trois concurrents ont dominé le lot pendant toute la durée des rencontres : Paul Pons, Raoul le Boucher, Aimable de la Calmette. Parmi les autres, Vervet et le Belge Steurs ont fait la meilleure impression. Bien qu'en progrès, Chemiakin, qui dispose de moyens physiques exceptionnels, a encore beaucoup à apprendre pour mettre en péril les hommes que nous venons de nommer. La Coupe de France a démontré une fois de plus que le nombre des professionnels français de tout premier ordre tendait à diminuer. L'étranger semble disposer d'un contingent qui se renouvelle assez heureusement. A part le jeune Clément, peu de nouveaux venus dans le tournoi des Folies. Nos deux meilleurs champions restent, comme par le passé, Pons, le grand Paul, et Raoul le Boucher, son successeur, tout indiqué au titre de Champion de France.

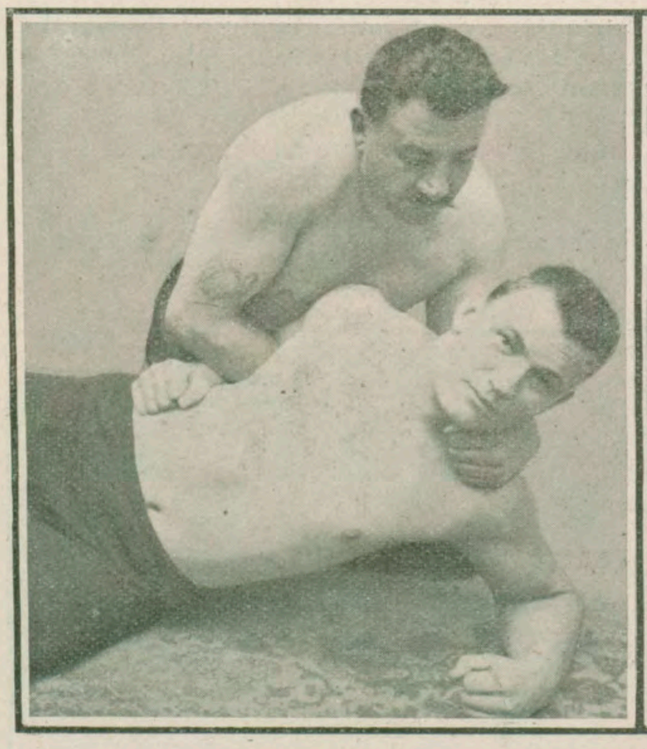
La saison des luttes s'achève bien rarement sans qu'une suite de défis ne vienne la prolonger.

A l'heure actuelle, un homme se pose contre tous, c'est Nouroul'ah, véritable montagne humaine, que son poids et sa taille rendent intombable. Yousouf, son compatriote, qui périt dans le naufrage de la *Bourgogne* au large de New-York, alors qu'il rentrait en France, la ceinture garnie d'or, après une fructueuse saison aux Etats-Unis, le tomba jadis. Des contestatations s'élevèrent sur ce résultat. Un peu plus tard, Paul Pons, qui était dans sa plus belle forme, se rencontra victorieusement avec lui à Paris.

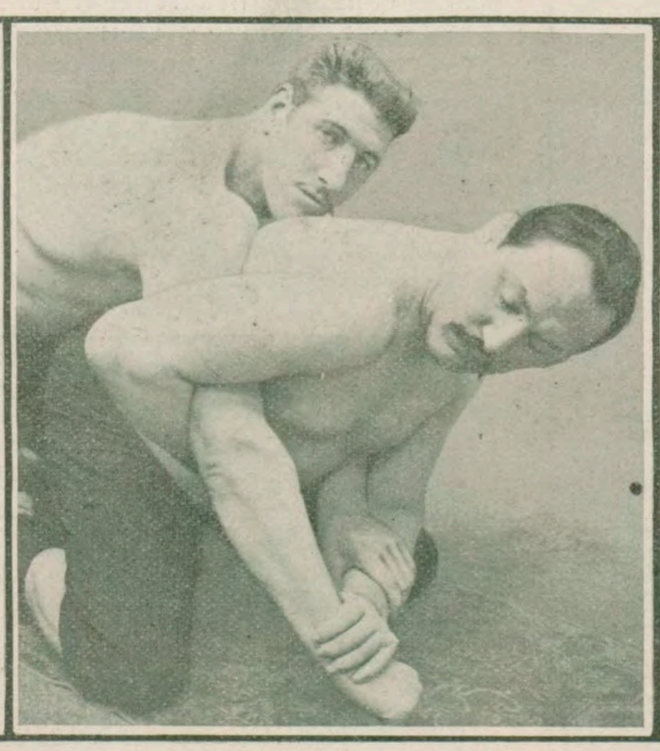
Il n'y a, contre Nouroullah, plus communément appelé Nourlah, par une abrévation courante chez nous, pas de lutte possible au sens sportif du mot. Les lutteurs les plus scientifiques et les plus forts s'usent, s'épuisent contre cette masse vivante qui, par la seule force d'inertie, peut opposer une résistance contre laquelle tous les efforts viennent se briser.

A l'heure présente, le défi est lancé à tous les lutteurs. On n'attend plus que les choses s'arrangent, ce qui est moins facile qu'on le suppose, pour des raisons qui échappent au grand public.

F.



Paul Pons tombe Romanoff par une prise de bras à terre.



Aimable de la Calmette embarque Chemiakin par un bras roulé à terre.

Steurs tombe Billing par une clé et une prise de bras.

M. Nordin dans son canoë.
Le canoëiste Gustave Nordin est venu de Suède jusqu'à Paris dans son bateau en toile ; il a longé les côtes du Danemarck, est entré dans le canal de l'Empereur, puis est arrivé à Brehmerhaven par l'Oltenduiper canal. D'Oldenburg, il a rejoint Ems, s'est engagé dans le Dortmunder canal jusqu'à l'intersection de Lippe, a pris le Weser, puis le Wesel, qui l'a conduit au Rhin. Il a descendu le Rhin, est entré dans le canal de Bois-le-Duc et à Anvers, et est enfin arrivé à Bruxelles pour se diriger ensuite sur la France.

DE STOCKHOLM A PARIS EN CANOE

Un végétarien convaincu. — Trois jours et trois nuits sur mer en canoë.

Gustave Nordin, qui vient de faire le voyage de Stockholm à Paris en canoë, est un homme de 34 ans, d'une taille de 1 m. 75 environ, à figure sympathique et souriante, mais extrêmement énergique. Il s'exprime assez facilement dans notre langue. Il nous dit sa jeunesse, lors de l'entretien que nous eûmes avec lui à Creil, et nous raconte que, depuis 3 ans, il était devenu un végétarien convaincu, ne mangeant que des fruits et des légumes crus.

M. Nordin est resté trois jours et trois nuits en mer en quittant Copenhague, longeant les côtes du Danemarck par un temps affreux, ayant le vent debout et le courant de biais, ce qui produisait un clapotis considérable et le fatigua beaucoup. Pendant ces trois jours, il lui fut impossible d'aborder; bien que calfeutré dans sa blouse imperméable et le tablier fixé autour de ses reins, l'eau de mer pénétrait peu à peu Pour comble de malechance, un heurt se produisit à l'avant. Il avait touché une épave, qui fit un léger trou à son bateau, heureusement au-dessus de la ligne de flottaison; il dut la recoudre et la graisser.

Le voyage de Nordin jusqu'à Creil lui a coûté, tout compris, 26 francs; il lui restait 4 francs pour atteindre Paris (ayant emporté 30 francs.)

Le bateau dans lequel M. Nordin a fait ce voyage est un canoë de 4 mètres sur 0 m. 70 de large, entièrement en toile, sur une solide charpente de membrures en bois. Sa stabilité est excellente.

Un repas de Nordin.
Nordin ne se nourrit que de fruits.

Le canot de Nordin se compose de trois compartiments : un à l'avant, dans lequel il glisse, roulé, son lit, sa couverture, son oreiller, ses vêtements et chaussures; un autre à l'arrière, où sont, pêle-mêle, ses provisions : des poires, des pommes, des figues, des noix.

Le troisième compartiment, celui du milieu, est réservé au pagayeur, il est entouré d'un suroit ciré formant sac. M. Nordin s'assied, les jambes allongées, rentrant à moitié sous le pontage avant, puis place la toile fixée autour de ce troisième compartiment, sous ses aisselles, rabat sa blouse cirée par dessus et se trouve ainsi complètement à l'abri des lames.

Devant lui se trouve sa carte sous verre, hermétiquement préservée, un compas de marine, une lanterne, et... une corne d'appel!

Sa pagaie se compose de deux pelles d'avirons ordinaires de la dimension de celles qu'on emploie en couple; elles sont presque droites, réunies au milieu par un tube en fer léger dans lequel chaque manche des pagaies s'emboîte. Sa pagaie ainsi constituée nous semble défectueuse pour la rivière, mais plus pratique pour la mer. Il eut quatre avaries à cette pagaie et dut chaque fois la raccourcir. Le bateau chargé peut porter, homme compris, près de cent kilos.

G. Flouest.

Nordin se couchant dans son sac de toile imperméable.
Nordin n'a jamais, durant tout son voyage, couché une fois à l'hôtel; il a dormi chaque nuit à la belle étoile, dans un sac de toile imperméable gonflé d'air.

LE SALON DE L'AUTOMOBILE

La Vie au Grand Air

LA GRANDE NEF ILLUMINÉE

Le 8e Salon de l'Automobile a été inauguré par le Président de la République, vendredi dernier. Jamais encore, autant que cette année, le Salon n'avait donné une impression d'industrie aussi riche et aussi forte : les stands sont installés avec de plus en plus de goût, les illuminations deviennent de plus en plus féeriques, les voitures exposées dépassent en perfection et en ingéniosité des organes tout ce qu'on pouvait espérer, les carrosseries paraissent de plus en plus luxueuses. Une véritable marée humaine submerge tous les jours le Salon de l'Automobile, qui est en ce moment le centre de Paris ; la grande nef, les stands et même les galeries du premierétage sont envahis.

LE MATCH BRUNI-NAT BUTLER

LE DÉPART DU MATCH BRUNI-NAT BUTLER

Dans la première manche, 10 kilomètres. — Bruni arrive 1er. 2. Nat Butler, à 2 tours. Temps : 7 m. 25 s. 2/5. Butler décolle au 5e kilomètre et est facilement doublé par Bruni. — Deuxieme manche, 30 kilomètres. — 1. Bruni, 2. Nat Butler, à 8 tours. Temps : 21 m. 42 s. Les dix kilomètres sont faits par Bruni, en 7 m. 23 s. 2/5 (Butler à 150 m.) et les 20 kilomètres en 14m 47 s. 2/5 (Butler à 5 tours).

Le rallye-paper des entraîneurs et jockeys à Chantilly

Le rendez-vous du poteau de Senlis.
Le départ est donné par l'entraîneur Franck Watson,

Pendant la période qui s'étend de la clôture des courses plates à l'ouverture du meeting du Midi, entraîneurs et jockeys — surtout à Chantilly où les écuries de plat sont le plus nombreuses — cherchent à se distraire sportivement. Déjà, il y a huit ans, on avait organisé un rallye-paper; l'idée était bonne, intéressante : rien d'étonnant à ce qu'elle ait été reprise.

Samedi donc, une vingtaine de jockeys et entraîneurs se sont rangés sous les ordres du starter Frank Watson, l'entraîneur du baron de Rothschild; le parcours était très dur : 25 kilomètres semés d'obstacles nombreux : entre autres d'une rivière, peu large, mais rendue très dure à sauter par le terrain très détrempé.

Fait assez curieux et tout à l'honneur de nos jockeys de plat, ce sont les G. Stern, les O'Connor, les W. Pratt, les Cartre, les Parfrement, qui ont fait les meilleurs parcours. Sans un accident arrivé à Georges Stern, une erreur de parcours et une glissade de son cheval, notre crack jockey serait arrivé bon premier; c'est Winny O'Connor montant un poney de l'entraîneur Johnny Count, qui est arrivé premier. Georges Stern le suivait et derrière lui venaient Willy Pratt, l'entraîneur, Manby le jockey, et Frank Carter l'entraîneur.

Le saut de la rivière a été fatal à deux jockeys : le jeune Georges Bartholomew a ramassé une bûche formidable, mais sans gravité, et Alec Carter — que nous verrons sans doute sur les obstacles d'Auteuil l'an prochain — a vu son cheval s'enlizer après le saut de la rivière.

En somme, fête charmante très réussie, très sportive et qui aura des lendemains.

Paul Mégnin.

Le rallye-paper des entraîneurs et jockeys de Chantilly

Manby, jockey. W. Pratt, entraîneur. Alec Carter, jockey.

Le bull-Finch était le dernier obstacle dans ce rallye-paper.

Une chute.
P. Bartholomew fait une chute après le saut de la rivière.

Le saut de la rivière.
G. Stern est en tête, derrière viennent O'Connor et Ch. Childs.

Une seconde chute à la rivière.
Le cheval d'Alec Carter s'enlizant après le saut de la rivière.

LA COURSE DE 1906

L'Automobile Club de France a décidé d'organiser en 1906 une épreuve de vitesse ✦ Quelques opinions de constructeurs ✦ Celui qui a voté contre les fabricants de pneumatiques sur la vitesse.

AURONS-NOUS une épreuve de vitesse, en France, en 1906? Telle était la question que se posaient, depuis la fin de la saison, tous ceux qui s'intéressent au sport automobile. La question est maintenant tranchée. Le Comité de l'Automobile Club, répondant au vœu de la Chambre syndicale a décidé pour 1906 l'organisation d'une course et chargé la Commission Sportive de cette organisation.

Il nous a paru intéressant de recueillir sur ce sujet les opinions de ceux qui ont été mêlés de près ou de loin à la discussion.

Chez le gagnant de la Coupe. Nous trouvons M. Brasier au milieu d'un groupe de visiteurs, fort occupé à leur montrer par le détail son châssis 1906.

— C'est moi, nous dit-il, qui ai pris l'initiative du vœu à présenter à l'Automobile Club de France. Il ne faut pas que le prestige de la suprématie de l'industrie française, si bien établi à l'étranger, puisse être diminué, et ce n'est que par la course, et en gagnant des courses que nous pouvons le maintenir. Agir autrement serait une défection. Ce n'est pas au moment où en Allemagne, en Italie, en Amérique, les usines se montent pour lutter contre les voitures françaises qu'il nous faut abandonner le combat. Je sais bien qu'on nous a dit : « Allez courir à l'étranger! » Mais ce serait une chose singulière que de nous charger de gaieté de cœur de ce handicap que comporte la course au-delà des frontières avec tous ses aléas.

Ce qu'il nous faut, c'est une course en France, et courue assez tôt pour qu'elle serve aux constructeurs français à mettre absolument leurs voitures au point avant d'aller courir à l'étranger. J'ai également proposé que le nombre de bandages et de chambres à air à emporter sur chaque voiture fût strictement limité, que le ravitaillement en cours de route fût interdit et que les réparations dussent se faire par les seuls moyens du bord. On forcera ainsi les fabricants de pneumatiques à se perfectionner; on obligera aussi les constructeurs à apporter leurs soins à des embrayages, à des freins bien progressifs pour éviter les arrachements au démarrage ou à l'arrêt, on les forcera aussi à chercher la meilleure répartition du poids.

Ce qu'il nous faut, enfin, c'est un circuit sans neutralisations, un circuit dur, et, au besoin, je ne serais pas ennemi d'arrêts obligatoires au pied d'une côte, avec départ aussitôt arrêté. On soumettrait ainsi les voitures à des épreuves de freinage et de démarrage très intéressantes.

Le baron de Turckeim. C'est au pied du phare qui porte tour à tour aux quatre coins du grand Palais le nom de Dietrich que nous rencontrons le baron de Turckeim.

Je suis le premier à avoir soutenu Brasier dans sa proposition, me dit-il; je suis maintenant tout à fait convaincu de la nécessité d'une course. Mon opinion là-dessus a un peu varié depuis l'an dernier, à la suite de mon voyage en Amérique. J'ai pu me rendre compte là-bas que si la France n'était plus représentée dans les grandes épreuves, notre influence morale serait atteinte, et notre exportation en souffrirait aussitôt. Il y a là-bas, pour longtemps encore, une clientèle assurée à notre industrie française, si nous ne laissons pas décliner son prestige.

Sur la question de la limitation des pneumatiques, M. de Turckeim réserve son opinion jusqu'à la réunion de la Commission sportive. Mais il est partisan d'un circuit sans neutralisations et voudrait voir la course se disputer en mai.

Il faut deux épreuves bien différentes. Le chevalier René de Knyff, par contre, n'est pas d'avis de limiter le nombre de bandages.

Je suis entièrement opposé à la limitation du nombre des bandages de rechange, nous dit l'administrateur délégué de la maison Panhard. Une course de voitures n'est pas une course de pneumatiques. Ce sont là deux choses bien différentes, pour lesquelles il faut deux épreuves speciales. La course de vitesse pour les voitures, le concours des bandages pour les pneus.

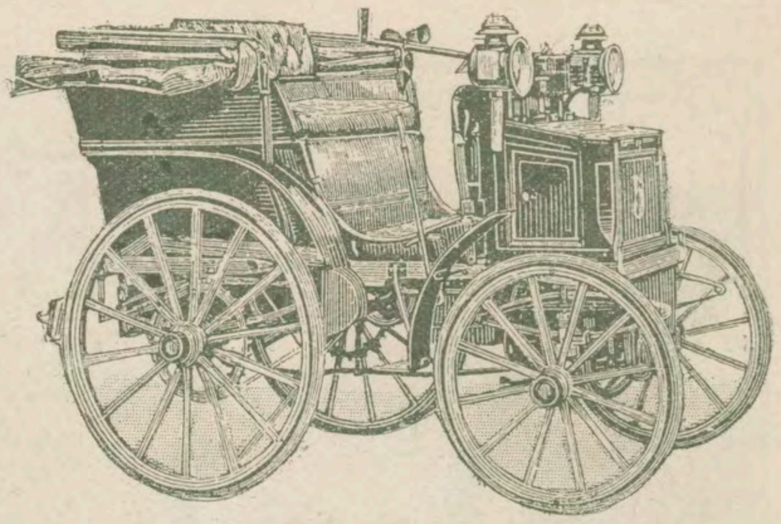
Ce qu'il nous faudrait, c'est un circuit court, rapide, sans neutralisations et le moins éloigné possible de Paris. Il me semble que juin serait une excellente date.

L'apôtre de la vapeur. C'est aussi la date qui conviendrait à M. Serpollet, que je crois pour un moment avoir abandonné la vapeur, tant l'aspect extérieur de ses nouvelles voitures diffère peu de celui des voitures à pétrole.

— Je courrai toutes les courses, nous dit le premier recordman du 100 à l'heure, car je suis plus que jamais partisan des épreuves de vitesse, surtout avec la modification portant sur la limitation du nombre des bandages. Elle profitera aux bonnes voitures et aux bons conducteurs.

Celui qui n'en veut pas. Après les partisans convaincus de la course, il fallait avoir aussi l'opinion d'un adversaire.

J'ai voté contre la course, nous dit M. Emile Mors, et j'ai été le seul, ajoute-t-il en souriant. Mon opinion n'a pas changé depuis l'an dernier. J'estime que nous n'avons plus rien à gagner. Nous risquons de nous faire battre d'un côté et d'un autre, nous allons donner des leçons à l'étranger. C'est ce que nous avons fait jusqu'ici, surtout avec la Coupe Bennett. Nous avons favorisé l'éclosion des Mercédès, des Napier, des Fiat, des Itala, etc. En exigeant que les voitures soient entièrement construites dans leur pays d'origine, nous avons tué l'exportation de certaines de nos industries. Autrefois toutes les fabriques du monde achetaient leurs essieux chez Lemoine, maintenant on les fabrique à l'étranger.



La première voiture de vitesse.

La 4-chevaux Panhard et Levassor, avec laquelle M. Levassor gagna, en 1895, la course Paris-Bordeaux-Paris (1.190 kilomètres en 48 h. 47 m.).

M. De Dion est partisan des courses. Le marquis de Dion, on le sait, s'est abstenu dans le vote au Comité de l'A. C. F.

— Vous voulez mon opinion, nous dit le député de la Loire-Inférieure, dites que je suis tout à fait partisan des courses. Chaque épreuve coûte 2 ou 300.000 francs à chacun de mes concurrents. C'est autant d'économies que je fais de mon côté. Je n'ai jamais fait courir, vous le savez, et je n'ai pas la même foi que mes collègues dans l'utilité de la course pour le bien de notre industrie; mais comme président de la chambre syndicale, je porterai leur demande aux pouvoirs publics, et je la défendrai à la Chambre s'il le faut, comme je l'ai fait il y a deux ans.

Charron aussi mais pour les autres. C'est aussi l'opinion de Charron, qui estime que les touristes, comme les coureurs, bénéficieront du coup de fouet que cette décision va donner aux fabricants de pneumatiques endormis sur leurs succès.

— Je suis tout à fait partisan des courses, nous dit le premier vainqueur de la Coupe, et je suis tout à fait désintéressé dans la question, parce que les C. G. V. ne courront pas; mais j'estime que l'abstention de la France coûterait des millions à notre industrie. Pour nous, nous n'avons pas le temps de construire des voitures de course, et j'avoue que l'accident de Girardot nous a un peu refroidis.

M. Darracq ne veut pas se suicider Le gagnant de la Coupe Vanderbilt est de ceux qui ne cachent pas leur opinion.

— Ne pas courir, nous dit-il, mais ce serait un suicide, et je n'ai pas envie de me suicider! S'il n'y avait pas de course, j'en organiserais une à mes frais. Excellente, cette idée de la limitation des bandages; comme cela, les fabricants de pneumatiques vont être obligés de faire comme nous, de se mettre à l'ouvrage. Et qu'on courre en mai, commencement de juin au plus tard, au moment des affaires; que les clients s'arrachent les voitures françaises. Ne pas courir! Un suicide, je vous dis, un suicide.

Les *Itala* seront partout. Sous l'arche de verreries éclatante de lumières, Fournier nous dit son enthousiasme :

— Les Itala courront partout, et elles auront partout le maximum de voitures. Baggio, le gagnant de la Coupe Florio, sera l'un des conducteurs, les autres, je ne sais pas encore.

Le concours c'est beau sur le papier. Terminons par l'opinion d'un sportsman qui a suivi depuis le début, et du plus près qu'il est possible de le faire, l'évolution de l'automobile, M. Tampier, le chronométreur de toutes les grandes épreuves.

— Les courses, nous dit-il, c'est la seule façon de conserver la suprématie de l'industrie automobile française dans le monde entier. Le concours, c'est très beau en théorie. Sur le papier, les formules donnent des résultats superbes; sur la route elles deviennent inapplicables, et puis une bonne carrosserie, de bons phares, etc., tout cela s'achète. La qualité du moteur, la résistance des châssis, tout cela ne s'éprouve que par la vitesse.

Ajoutons que notre collaborateur Tampier vient d'étudier un circuit dans la forêt de Fontainebleau qui a toutes les chances d'être adopté.

MARCEL VIOLLETTE.

Le Racing contre une équipe d'Officiers Anglais

Le Match Racing-United-Service F.-C.

A la fin de la première mi-temps, les Anglais n'avaient encore rien marqué, alors que le R. C. F. comptait 3 points, un essai fait par Martinet. A la reprise, les Anglais se ressaisissent et marquent un essai. Le but est réussi. C'est donc 5 points à leur actif. Mais le Racing ne tarde pas à s'assurer la victoire en marquant un nouvel essai, non transformé. Le Racing gagne donc son match par 6 points (2 essais) à 5 points (1 essai, 1 but pour le United Services).

Les matches internationaux ne se suivent guère, mais se ressemblent un peu. Nous venons, une fois de plus, de donner une leçon à nos maîtres les Anglais. Une toute petite leçon, du reste, sans prétention, deux essais à un. Ce n'est rien, mais c'est suffisant pour notre ambition nationale.

C'est sur le terrain du Polo-Club, devant une galerie assez dense et plus bruyante que d'ordinaire, que ce spectacle nous fut offert, dimanche dernier. Le Racing Club de France recevait l'United Services R. F. C. de Portsmouth. Cette dernière équipe est composée d'officiers de marine en activité. Il est évident que, sur terre, la tactique d'une telle équipe doit se ressentir de quelque gêne.

Elle l'a suffisamment montré en se laissant battre après avoir presque constamment attaqué. A vrai dire on la redoutait beaucoup : elle avait, l'an dernier, infligé à l'équipe du club doyen une sérieuse correction de 18 points à rien. Depuis lors, les deux teams ont sans doute progressé en sens contraire, car on s'aperçut, après quelques minutes de combat, que le jeu était sensiblement égal. La partie, moins instructive, n'en fut que plus agréable à suivre pour les amateurs d'émois patriotiques.

D'ailleurs, le jeu fut bon et tout à fait corrrect. Les avants du Racing n'avaient pas le temps de s'amuser ; mais depuis qu'ils apprennent en semaine à faire des mêlées ils ne craignent plus grand'chose. Et s'ils se laissaient prendre assez régulièrement le ballon, c'est qu'ils avaient leur idée de derrière la tête. Ils avaient remarqué que les trois-quarts adverses, gaillards imposants, adroits et rapides, faisaient leurs passes avec une lenteur fâcheuse... pour l'équipe anglaise. D'autre part, la ligne de trois quarts française était un peu désorganisée par la retraite prématurée de Chautemps, légèrement coutusionné, et par la présence de Forster, bon avant et mauvais trois-quarts aile. Toute la partie se passa donc en attaques consciencieuses des arrières anglais, arrêtées avec une grande netteté par les arrières français ; en manière d'intermèdes quelques bons dribblings des avants du Racing. Martinet marqua un essai au début pour la France ; les Anglais firent un très bel essai et un but, accueillis par les sifflets de quelques chauvins qui regardaient sans doute ailleurs ; puis le Russe de Rauch, remplaçant de Levée, donna par un nouvel essai, la victoire à la France. Ce fut un heureux résultat de l'alliance. Et le public s'écoula, le cœur plein d'une fierté bien légitime.

FERNAND BIDAULT.

Gauderman. Forster. Muhr. Stuckay.
De Mallmoun. Lane (Cap.). Vervier. De Rauch. Dedyn. Rutherford (arbitre).
Chappuis. Martinet. Isaac. Chautemps. Branlat.

Les équipes Anglo-Françaises.

Retenez d'ores et déjà à votre marchand de journaux le numéro spécial de la *Vie au Grand Air* sur le Salon de l'Automobile.

LE JEUNE MAITRE ITALIEN PESSINA A PARIS

Pessina

UN tout jeune maître d'armes italien, Enrico Pessina, fils d'un profeseur connu et frère du vice-directeur de l'Ecole magistrale militaire de Rome, est en train de faire une tournée dans les principales villes de France pour étudier l'escrime française et la comparer à l'escrime italienne. Il a lancé un défi courtois aux meilleurs maîtres français, afin d'apprendre d'eux ce qu'il a à en apprendre. Les professeurs Ad. Rouleau, Bergès, Denel, Hugnet et Masselin ont relevé le défi. Les assauts auront lieu en cinq séances différentes, dont l'une dans la salle des fêtes du *Figaro*.

L. P.

LA LUTTE DANS L'ARMÉE

Une équipe de lutteurs de la 6e batterie du 14e bataillon d'artillerie, à La Rochelle. Le 14e bataillon d'artillerie à pied a également ses équipes de football et de saut ; elles sont entraînées par M. le lieutenant Clère.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Samedi 9 décembre.

New-York. — *Course de six jours*. — Classement : 1. Root-Fogler, 1.638 kil. 215 m. ; 2. Bedell frères, à 2 longueurs ; 3. Mac-Lean Moran, à 1 tour ; 4. Vanderstuyit-Stol, à 1 roue ; 5. Hopper-Hollister, à 2 tours ; etc.

Dimanche 10 décembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Championnat d'Hiver* (nouvelle série de 11 matches : Heller bat Thuau ; Van den Born bat Dupré ; Schilling bat Bader ; Friol bat Jacquelin ; Dupré bat Jacquelin ; Poulain bat Bader ; Shilling bat Van den Born (déclassé) ; Otto-Meyer bat Gardellin ; Poulain bat Thuau ; Otto-Meyer bat Heller ; Friol bat Gardellin.

Match Bruni Nat Butler. — 10 kilomètres : 1. Bruni 7 m. 25 s. 1/5 ; 2. Butler, à 2 tours. — 30 kilomètres : 1. Bruni, 21 m. 42 s. ; 2. Butler, à 6 tours. — 20 kilomètres : 1. Bruni, 15 m. 16 s. ; Butler, à 2 tours.

MOTOCLISME

Samedi 9 décembre.

Parc des Princes. — Giuppone bat les records du monde de motocyclette au-dessus de 50 kilogs.

Principaux temps : 10 kil., 5 m. 34 s. 4/5 ; 20 kil., 11 m. 21 s. 3/5 ; 30 kil., 17 m. 14 s. ; 40 kil., 23 m. 8 s. 2/5 ; 50 kil., 29 m. 1 s. 3/5 ; 60 kil., 34 m. 56 s. 4/5 ; 70 kil., 40 m. 54 s. 1/5 ; 80 kil., 46 m. 51 s. 1/5 ; 90 kil., 52 m. 45 s. 3/5 ; 100 kil., 58 m. 38 s. 1/5.

Demi-heure : 51 kil. 538 m.

Heure : 102 kil. 368 m.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 10 décembre.

Championnat de Paris. — (Première série) : C. A. de Paris, bat U. S. Parisienne, 3 à 1 ; Club Français bat Standard A. C. 3 à 2 ; C. A. XIVe arrondissement et S. A. Montrouge, match nul 2 à 2 ; Gallia Club bat Red Star, 3 à 1.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 10 décembre.

Polo Club de Bagatelle. — Racing Club de France bat United Services de Portsmouth, 6 points (2 essais) à 5 (1 essai et un but).

Bordeaux. — Stade Français bat Stade Bordelais, 6 points (2 essais) à 3 (1 essai).

HIPPISME

Jeudi 7 décembre.

Auteuil. — *Prix Count Schomberg* (Haies) : 1. Thoughtless (Pritchett), à M. de Mumm ; 2. Malmasqué (Callot) ; 3. Garnvelle (A. V. Chapmann).

Prix Georges Brinquant (Haies, 10.000 fr.) : 1. Leda II (F. Monk), à M. Sgitcowitch ; 2. Gibichung, à M. Ed. Archdeacon (Defeyer) ; 3. Dictateur III (Hollobonne). — *Prix Regalia* (Steeple) : 1. Issoudun (M. Adèle), au baron Finot ; 2. Souvenir Impérial (Burgoyne) ; 3. Bébe III (Owens).

Dimanche 10 décembre.

Auteuil — *Prix Le Hon* (Steeple 10.000 fr.) : 1. Majesty (Sparkes), à M. C. Robinson ; 2. Assam (Chapmann) ; 3. Georgian (H. Holt). — *Prix Delatre* (Steeple, 10.000 fr.) : 1. Knickack (Piggott), au vicomte H. de Fontarce ; 2. Matsouyé (L. Bariller) ; 3. Lancier III (Sparkes).

Nous donnerons prochainement un compte rendu détaillé de la course des six jours à New-York.

LE LUTTEUR TURC NOUROULLAH

Nouroullah.

LE célèbre géant turc Nouroullah est considéré, à juste titre, comme l'homme le plus fort du monde. C'est un colosse qui mesure 2 mètres de haut et pèse 157 kilos. Il est venu à Paris en compagnie de son manager, M. Ibrahim, pour lancer un défi à tous les lutteurs qui participent à la Coupe de France. En 1903, à Copenhague, Nouroullah a trouvé Petersen, Padoubny et Bech Olsen, terrassant avec facilité tous ces champions en moins de 2 minutes.

UNE COUPE OFFERTE PAR LE ROI D'ANGLETERRE

La Coupe offerte par S. M. le roi Edouard VII au Club Nautique de Nice. Elle sera probablement disputée par les yachts de 10 tonneaux et au-dessus. Cette superbe pièce est en vermeil ; elle mesure 60 cent. de haut sur 50 cent. de diamètre.

LA RAPIÈRE ET LES DUELS D'UNIVERSITÉ

Le duel est une distraction obligée des étudiants allemands ⌀ L'arme : la rapière ; l'escrime, un restant de la vieille escrime italienne ⌀ Le duel est plutôt un assaut ⌀ L'armure, le combat, les blessures ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Pour l'étranger qui arrive en une ville universitaire d'Allemagne — Munich, par exemple, — les étudiants sont un sujet immédiat de surprise. Leur tranquillité, leur politesse, presque féminines, ne rappellent guère le sans gêne des jeunes Français; et pourtant il n'en est guère dont le front, les joues, ne portent les cicatrices de longues coupures. Certains sauvages océaniens se balafrent ainsi volontairement. Il s'agit ici de ces duels — ou plutôt de ces demi-duels — que se livrent les jeunes Allemands plutôt par distraction que par point d'honneur. En effet, les adversaires sont rembourrés entièrement — sauf au visage, où encore de fortes lunettes garantissent les yeux; le cou non plus ne peut être atteint. En somme, il s'agit de se taillader un peu la figure et non « de se faire mal »... Autres pays, autres mœurs !...

D'ailleurs, en Allemagne, l'Université passée, les duels, surtout au pistolet, sont fort sérieux.

L'arme des étudiants est aussi ancienne, aussi anachronique que la coutume qui les oblige à s'en servir — oblige n'est pas exagéré, car si un étudiant passe un certain temps sans avoir de raison de duel, un ancien lui désigne d'office un adversaire pour le lendemain matin! — est

Une salle de rapière, à Munich.

La leçon se donne sur une tête en bois que précède une sorte de triangle destiné à régler les coups.

« la rapière ». Rien de celle des mousquetaires. Cette arme est d'origines diverses et d'un caractère plutôt italien. Imaginez une longue lame tranchante et lourde, montée sur une garde assez analogue aux fleurets italiens de l'école mixte Radaëlli.

On ne s'étonnera point qu'une arme aussi défectueuse et les conditions spéciales de rembourrage où on l'emploie, ne permettent pas une escrime remarquable.

Il y a pourtant une escrime de la rapière. Elle est

Les combattants en présence.

Voici les combattants en présence. Les seconds, le directeur de combat occupent des places immuables. Dans le fond, les médecins sont prêts à intervenir.

Le combat commence.

Il ne sera pas compliqué ni long. En effet, l'escrime à la rapière ne se compose guère que de trois coups.

enseignée en des salles spéciales, dont le confortable laisse à désirer —. Les raffinements que le Cercle Hoche, le Cercle de l'Escrime, par exemple, poussèrent si loin, n'y existent guère. C'est la salle de caserne étroite, encombrée et mal odorante.

En figure 1, nos lecteurs peuvent voir comment se donne une leçon de rapière. On emploie une sorte de tête en bois, devant laquelle se trouve un triangle. Il n'y a guère que trois coups : de tête, de figure à gauche, de figure à droite, encore sont-ils exécutés le bras allongé, la main dans la position de prime et sans développer, c'est-à-dire sans grande force.

A ces trois coups correspondent trois parades prises aussi le bras allongé ; ce sont des oppositions plutôt que des parades. La garde est très haute et rappelle certains « couronnements » de l'école de Lafaugère.

L'ensemble, d'ailleurs, est de la très ancienne escrime italienne. Le sabre, tel que l'enseigne aujourd'hui Fernando Masiello à Florence, et la rapière allemande, survivent seuls à cette escrime défunte.

Les combats ont lieu, en général, le matin. Il y en a souvent plusieurs

par matinée dans les grandes villes universitaires.

On met les adversaires en présence d'une façon très simple, très « camarade » et qui n'a rien de la solennité des duels français. D'ailleurs, ce sont des adversaires et non des ennemis! Ce duel est bien plutôt un assaut.

Nul étranger à l'affaire n'y assiste. Ici, les étudiants allemands nous donnent un bon exemple!...

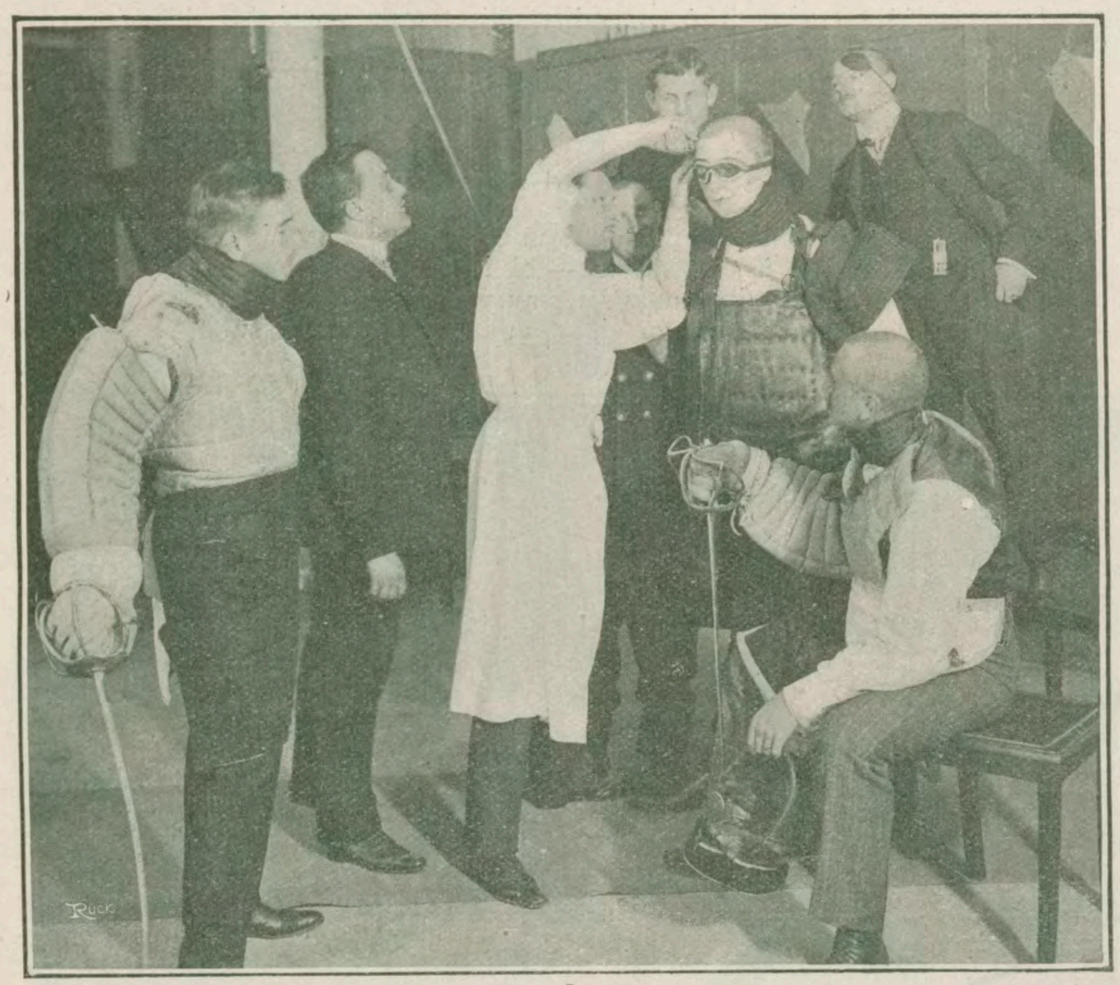
On commence par aider les adversaires à se rembourrer, ce qui n'est pas sans offrir des complications (fig. 2). On croirait des automobilistes frileux et à la vue spécialement délicate!... Comme il doit faire chaud là-dedans!

Les seconds, les directeurs de combat ont pris la place et l'attitude que la tradition séculaire leur impose. Les médecins, très jeunes, en costume d'hôpital, s'apprêtent à intervenir : ils n'auront pas à faire une laparotomie!

Le combat commence (fig. 3). Les duellistes ont, en garde, les jambes écartées, peu ou pas pliées, et ne s'effacent

Un repos.

Pendant les repos, les combattants s'assoient et reprennent haleine, un peu comme dans les matches de boxe anglaise.



L'un des adversaires est blessé.

La blessure est survenue, les médecins s'occupent. La laparotomie ne sera pas nécessaire.

pas. En aucun cas, ils ne rompent. Reculer devant une attaque ou une riposte est un cas de disqualification. Il faut convenir, d'ailleurs, que les blessures sont si peu graves qu'on peut les « encaisser » assez tranquillement.

Naturellement, l'affaire comporte des « reprises » et des repos, mais en général fort peu — car les duels de longue durée sont rares. Le hasard, à la rapière allemande joue le grand rôle.

Les repos (fig. 4) rappellent un peu ceux qui séparaient les vieux combats de boxe anglaise à poings nus; mais au lieu de s'asseoir sur le genou de leur second, les duellistes s'assoient tout bonnement sur une chaise et appuient le bras sur leur ami.

La blessure intervient donc vite et un peu au hasard. Il n'y a pas de duellistes constamment heureux. Les plus réputés portent bien une dizaine de cicatrices... Aussitôt le combat est arrêté, et un des médecins — ou étudiants en médecine — s'empresse de faire un pansement sommaire (fig. 5) Voici le combattant condamné à porter en évidence pendant une quinzaine une sorte de bandeau qui fera, d'ailleurs, sa plus vive fierté. Nous n'exhibons pas volontiers nos blessures! Il semble chez nous qu'on en est encore au jugement de Dieu qui déclarait coupable le vaincu. Les jeunes Allemands sont, eux, aussi orgueilleux des blessures reçues que de celles données. Pendant toute leur vie ils se feront gloire des blessures reçues; ils en montreront vaniteusement les cicatrices à leurs enfants et petits-enfants.

Parfois la coupure est un peu plus profonde et nécessite (fig. 6) des soins un peu plus prolongés. Dans ce cas, et si elle atteint le crâne, le blessé porte, au moins pendant quelques jours, par-dessus le pansement et sous sa casquette, un comique bonnet de soie noire... D'ailleurs, il s'empresse d'aller, avec son adversaire et ses témoins, à la brasserie voisine — à Munich cette brasserie est Hof-Braü — et là les *moss* et les jolies serveuses, les *kellnerinen*, vont lui offrir des félicités compensatrices!

On a voulu interdire ces duels qui, s'ils habituent les jeunes hommes à ne pas craindre un péril d'ailleurs léger, n'en offrent pas moins beaucoup d'inconvénients; la disproportion entre l'appareil déployé et le résultat, par exemple, prête au ridicule. Aussi, en Prusse, sont-ils à peu près supprimés. Mais dans l'Allemagne du Sud, à Munich surtout, l'ordre circulaire qui les prohiberait serait extrêmement mal accueilli, car la Bavière est le pays de la tradition.

Les duels « ordinaires », c'est-à-dire sans rembourrages, n'existent pas entre étudiants. Que le motif du duel soit grave, ou même qu'il n'y ait pas de motif, ce qui est fréquent, l'arme et les conditions sont toujours celles que nous venons d'exposer.

J. Joseph-Renaud.

Soins au blessé.

Parfois, pourtant, il faut des soins plus longs, mais la bière admirable et l'admiration des jolies Kellnerinen consoleront vite le blessé.

LA CARROSSERIE ROTHSCHILD

Visite dans une carrosserie modèle ⸗ Du magasin de bois au hall de livraison ⸗

La carrosserie française est la première dans le monde, et la carrosserie Rothschild est la première dans la carrosserie française, aussi bien par l'importance de sa production que par l'exellence de ses produits.

On jugera de cette importance par ce fait que son chiffre d'affaires est égal au sixième du chiffre total des maisons françaises, que ses ateliers occupent une superficie de 1 hectare et demi, et que son personnel comprend 700 ouvriers et 50 employés.

Une promenade s'impose dans l'usine de Levallois. Voici un rapide exposé des phases principales de la fabrication d'une voiture.

Selon sa forme et selon le goût du client, la caisse est faite de bois ou d'aluminium.

Le bois est une question extrêmement importante ; il doit être d'une sécheresse parfaite. La maison Rheins et Auscher a prévu le développement considérable de l'industrie automobile, et possède, aussi bien dans ses chantiers que chez nombre de marchands de la place, un stock énorme des essences qu'elle emploie. Ces bois vieillissent avant l'emploi pendant plusieurs années ; ce sont pour les pièces d'épaisseurs, membrures, armatures, du frêne et du hêtre ; pour les panneaux, du tulipier, du noyer, de l'acajou.

Les formes de caisses sont établies dans un bureau d'études où on en trace des épures ; ce bureau comprend cinq dessinateurs.

Pour les caisses en bois, telles que coupés, limousines, landaulets, l'atelier de menuiserie, qui comporte deux étages reliés par un monte-charges, reçoit les bois débités à sa sortie du chantier; on les assemble pour former la « carcasse » qui est ensuite recouverte par des « panneaux » de bois ou aluminium.

Les caisses, tout en aluminium (le phaéton, par exemple), sont composées d'une carcasse en cornière d'aluminium recouverte de panneaux emboutis du même métal. Un atelier spécial est affecté au travail de l'aluminium.

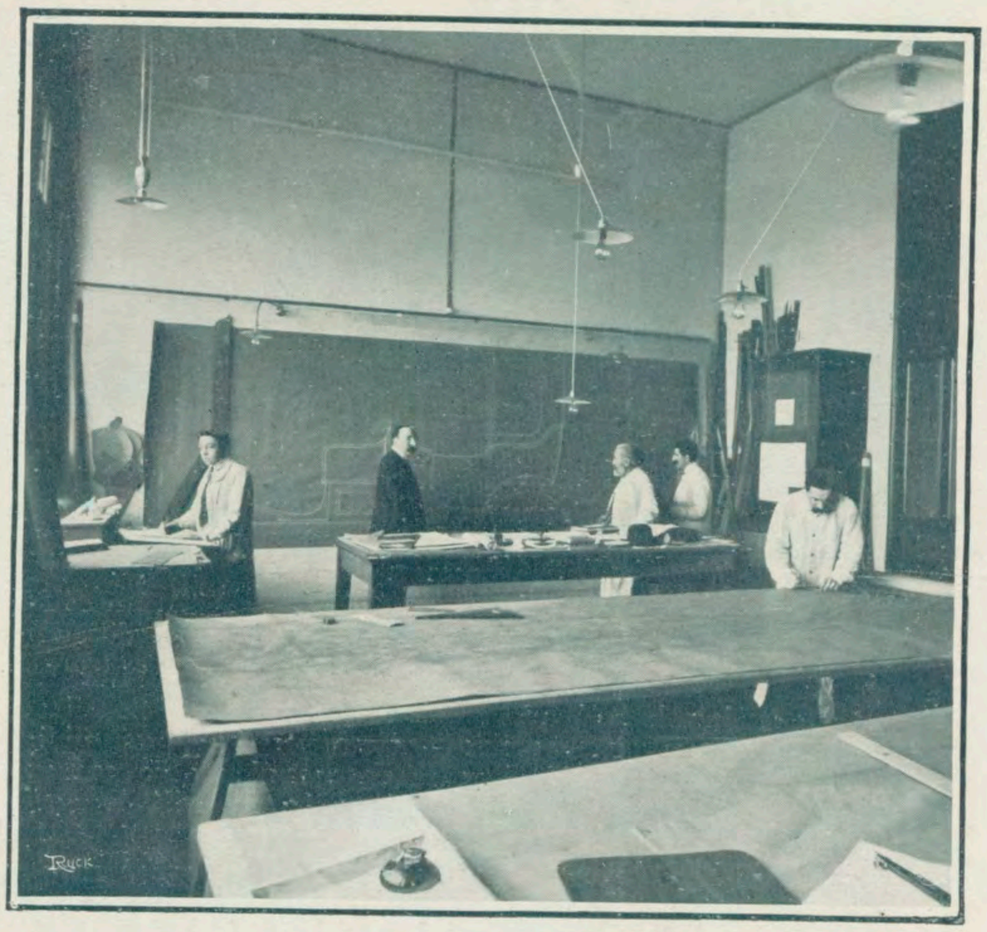
La caisse est donc montée, soit en bois, soit en aluminium ; il faut y poser les ferrures nombreuses qu'elle comporte : charnières de porte, pièces de capote, etc. Ces ferrures sont préparées pendant le montage.

Après cette opération, la voiture sur son châssis est amenée dans le hall des forges où l'on y ajoute l'infinité des pièces de détail qui en font partie : équerres, galerie à bagages, porte-lanternes, porte-phares, porte-pneus, pattes d'ailes, etc.

Un hall immense que représente une de nos photographies abrite les forges, à côté desquelles se trouvent rangées sur trois lignes parallèles les enclumes, les voitures et les établis. 40 feux y fonctionnent, avec 180 hommes (forgerons, frappeurs, limeurs).

La voiture, après être restée trois semaines au montage, une au ferrage et deux ou trois aux forges, est livrée au charron qui pose les bois de garniture, sur lesquels on clouera le bord du cuir ou du drap.

Une période d'attente s'ajoute aux délais ci-dessus lorsque la caisse, étant terminée « en blanc », doit attendre son châssis pour aller à la peinture.



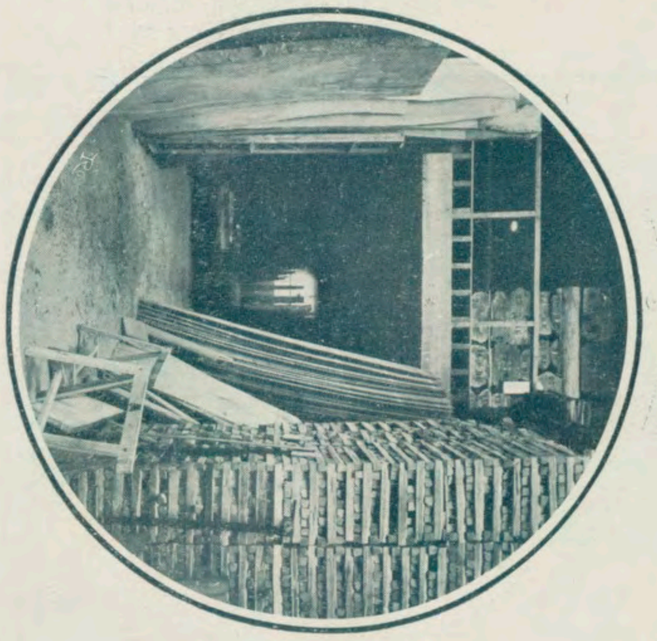
Le bureau d'études.
L'atelier des dessins et le bureau d'études comprennent une équipe de cinq dessinateurs.

On place les caisses dans des remises où elles reçoivent des couches d'apprêts. L'extension incessante et forcée de la production de MM. Rheims et Auscher les a obligés à transformer en ateliers des locaux qu'ils réservaient à cette usage. Aussi ont-ils dû louer dans Levallois tout ce qu'ils ont pu trouver de bâtiments vides, qui servent actuellement de « remises », en attendant la construction de nouveaux étages.

Après avoir reçu toutes les couches d'apprêts, la voiture passe à l'atelier de finition. Là a lieu le « ponçage », qui consiste à rendre parfaitement lisses toutes les parties de la voiture, avant la peinture.

Le sol de la salle réservée à cette opération est carrelé ; on l'arrose constamment et on le nettoie chaque soir, de façon à empêcher la poussière de s'élever.

Dans la partie réservée à la « peinture » se trouvent deux chambres destinées à la broierie et au contremaître, et deux étuves ; celles-ci sont chauffées par des radiateurs à vapeur à



Un coin des chantiers à bois.
A droite sont les piles de bois (6 ans de séchage); en haut sont les piles de panneaux (2 ans de séchage).

La menuiserie.
Les bois sont débités au sortir du chantier. Les pièces d'épaisseur, en hêtre ou en frêne, sont travaillées et assemblées.

Atelier d'aluminium.
Sur la carcasse viennent s'ajuster des panneaux en aluminium. Ajoutons que certaines carcasses également sont en aluminium.

Atelier de forge et montage.
Lorsque le châssis est livré par le constructeur, on procède au montage de la caisse et au travail de la forge. Le plus grand atelier de la maison est consacré à ces travaux, qui demandent beaucoup d'espace.

La sellerie.
Une fois peintes, les voitures passent à l'atelier de garniture.

La manutention.
Cette pièce est aussi appelée le magasin des petites pièces détachées.

L'atelier de peinture.
C'est dans cet atelier que les voitures sont poncées, peintes et vernies.

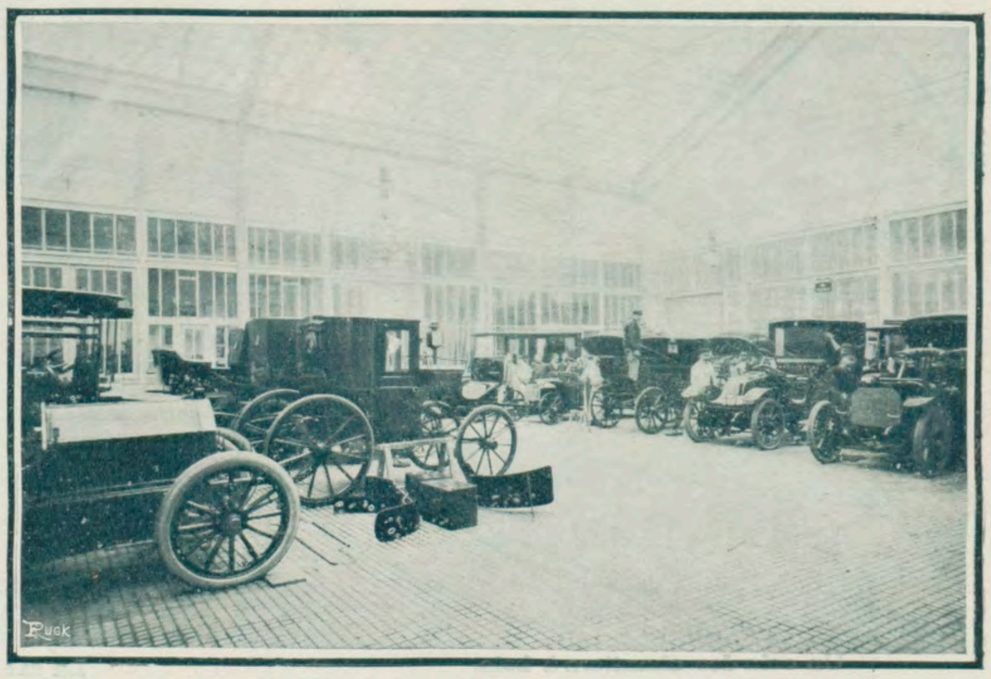
basse pression, et hermétiquement close. La voiture reçoit plusieurs couches successivement séchées dans les chambres chauffées. Lorsque la partie importante de la peinture a pris fin, la voiture est amenée à la « garniture », qui consiste dans la pose des coussins et le capitonnage en drap ou en cuir bourré de vrai crin. Après cette opération, elle revient à la peinture ; on y procède à un polissage parfait des couches précédentes, on y passe le dernier vernis, on y trace les filets ; c'est le fignolage. Pour la seconde fois, elle rentre à l'étuve. Après le complet séchage, elle passe dans l'atelier voisin pour la « finition » ; on y pose tous les accessoires et y complète la garniture. Contigu à cet atelier sont le magasin de cuir et ceux des accessoires, abondamment approvisionnés. Ce sont de véritables bazars de l'automobile, que ces derniers, qui renferment depuis les énormes phares jusqu'aux flacons à parfums de la trousse, en passant par les trompes, tuyaux acoustiques, lampes électriques, etc., etc.

La voiture terminée est amenée dans le grand hall vitré situé près de l'entrée ; avant la livraison, elle est pesée sur une balance de précision. Il est, en effet, fort utile au client de connaître et le poids de sa carrosserie et celui de son châssis ; documents toujours utiles pour régler la consommation de pneus, et, s'il y a lieu... les frais de douane.

Le hall de l'entrée est le point de départ et le point d'arrivée de toutes les voitures. On y voit les châssis nus qui arrivent du montage ; auprès d'eux sont des caisses sans châssis attendant la livraison ; un peu plus loin, quelque coupé dresse ses brancards vides, à côté d'une superbe limousine tout attelée d'une 40-chevaux ; mais tout deux éblouissent le visiteur du scintillement de leurs glaces biseautées, du rayonnement de leurs panneaux d'émail. Souvent le hall est égayé par la présence d'élégantes silhouettes féminines ; quelque chauffeuse impatiente de connaître à la fois la douceur du coussin et l'enivrement de la vitesse.

La maison Rheims et Auscher, en outre des voitures à chevaux dont elle est loin d'avoir abandonné la fabrication, et en plus des réparations, livre en moyenne par jour deux voitures. Et ce ne sont que des voitures de parfait confort, celles qu'on dénomme de luxe, parce qu'elles sont consciencieusement construites, et finies dans leurs moindres détails... C'est ce qui explique le succès de MM. Rheims et Auscher, car on sait que la clientèle automobile paie volontiers ce qu'elle peut acheter, comme on dit, les yeux fermés...

M. B.



Le grand hall d'entrée.
C'est dans ce hall que se trouvent les voitures terminées.

NOS ÉCHOS

A nos lecteurs.

Nous avons l'honneur d'aviser nos lecteurs que nous sommes acheteurs des numéros suivants de la *Vie au Grand Air* :

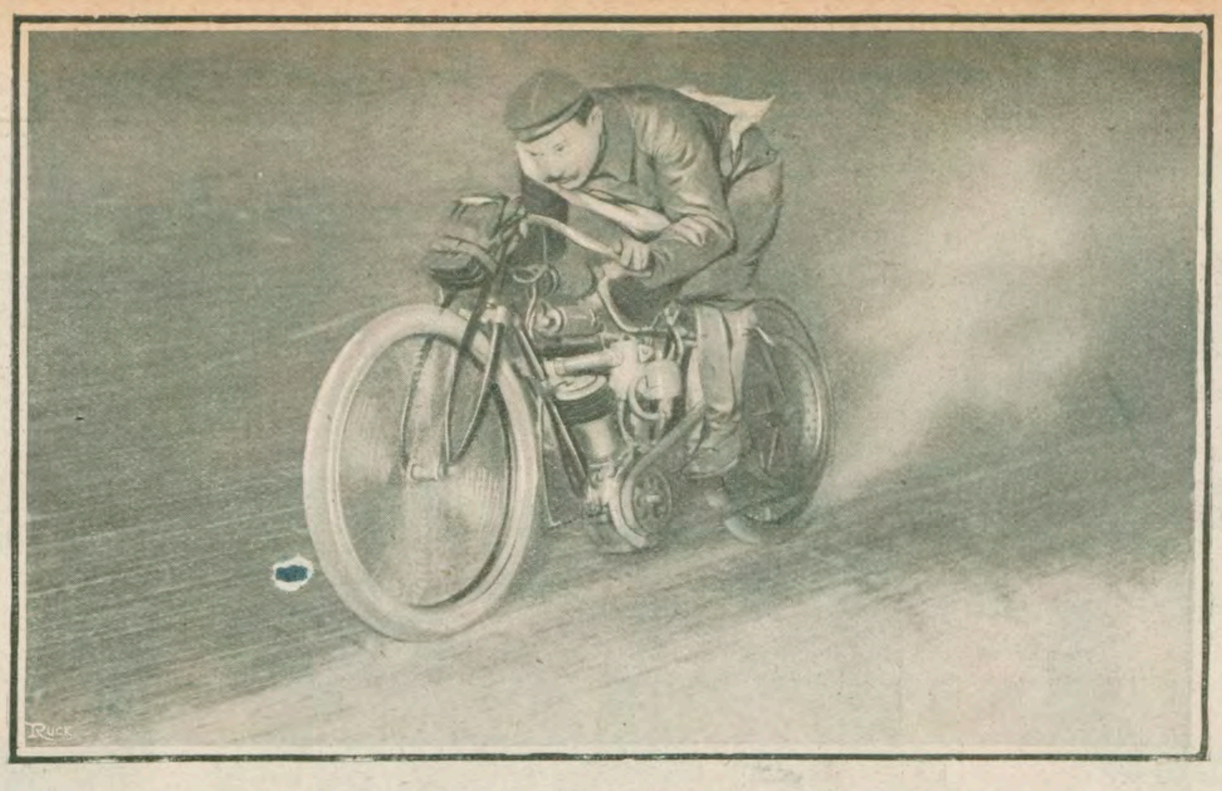
1898.....	n° 5	1902.....	n° 180
1901.....	126	—	183
—	134	—	195
—	143	—	225
1902.....	173	1903.....	278
—	174	1904.....	306
—	175		

Reliures. Cartons Relieurs. Cartons Protecteurs.

A l'occasion du Nouvel An, nous rappelons à nos abonnés et lecteurs désireux de conserver l'intéressante collection des numéros de la *Vie au Grand Air* parus en 1905, qu'ils trouveront dans nos bureaux, 9, avenue de l'Opéra :

1° *Reliure* toute prête à donner à son relieur pour faire établir les collections annuelles, modèle riche, 3 fr. 50.

2° *Carton relieur* permettant de réunir automatiquement au fur et à mesure les 52 numéros, modèle riche, 4 fr. 50.



A. Fossier.

Un match a eu lieu, dimanche 26 novembre, entre Fossier et Olieslaegers. Ce dernier a malheureusement été forcé d'abandonner, par suite d'un accident de carburation. Fossier a donc fini seul le parcours.

3° *Carton protecteur*, pour hôtels, cafés, salles d'attente, permettant de conserver les 4 ou 5 derniers numéros, modèle riche, 3 fr. 50.

Expédition pour la France : 0 fr. 85 en plus.

L'Auto-Redoute.

Plusieurs lecteurs nous demandent des renseignements précis au sujet des différents concours qui doivent avoir lieu au cours de l'« Auto-Redoute », la grande fête annuelle organisée par l'*Auto* avec le patronnage de la *Presse*, qui sera donnée le 16 décembre au Casino de Paris.

Voici les principales épreuves qui seront jugées par un Jury composé des artistes femmes les plus connues :

1° Concours de gâteau (hommes et femmes). Les concurrents ou concurrentes auront les mains attachées derrière le dos. Un gâteau leur sera présenté qu'ils devront manger sans le secours de personne, bien entendu.

2° Concours d'Escarpolette (femmes). Les concurrentes seront à tour de rôle placées sur une balançoire. Les prix seront remportés par celles qui s'élèveront le plus haut.

3° Concours de tir à la corde (femmes).

4° Concours de course à la perche (femmes). Ce dernier concours se disputera par série de trois et les gagnantes des éliminatoires devront ensuite marcher entre elles.

Pour les inscriptions et toutes les demandes de renseignements au sujet de l'« Auto-Redoute » s'adresser tous les jours à notre confrère l'*Auto* entre 11 h. 1/2 midi ou de 6 h. 1/2 à 7 heures.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Un de nos lecteurs nous pose la très intéressante question suivante :

« J'ai vu, sur un journal américain, l'*Automobile Tobics*, du 7 octobre la recommandation suivante aux chauffeurs : « Lorsque vous gonflez vos pneus, soulevez les roues au-dessus du sol; vous retrouverez le temps perdu par un gonflage plus facile; il y a toujours une certaine pression sur la valve, mais lorsque le poids de la voiture repose sur le pneu, l'effort à développer est incomparablement plus grand. » Ne croyez-vous pas qu'il y ait là une erreur? Si l'on soulève les roues de la voiture pour obtenir plus de facilité dans le gonflement des pneus, n'y aurait-il pas lieu d'arrêter ce gonflement à une pression plus basse que celle à laquelle on gonflerait ces pneus s'ils reposaient à terre? Il me semble, en effet, que, pour un pneu de 120, par exemple, dont le tableau de gonflage de votre Guide arrête la pression à 4 kil. 500 pour un poids de 400 kilos, si l'on comprime de l'air dans ce pneu ne reposant point sur le sol, à une pression de 4 kil. 500 constatée par le manomètre, quand on laissera ensuite la voiture reposer sur le sol la pression sera plus grande dans le pneu. Par conséquent, si l'on prend l'habitude de soulever les roues, il faut aussi prendre la précaution d'arrêter la pression avant 4 kil. 500. De combien avant? C'est ce que beaucoup de vos lecteurs auraient, je pense, intérêt à connaître. »

Si nous prenons le problème tel qu'il nous est posé par notre correspondant, un simple calcul va nous permettre de démontrer qu'en gonflant un pneu ne reposant pas sur le sol, si l'on fait ensuite reposer ce pneu sur le sol, la déformation ou la diminution de volume produite par le poids de la voiture qu'il supporte n'augmente que d'une façon tout à fait insignifiante la pression intérieure du pneu. En effet, en gonflant un pneu de 920/120, soulevé par un cric, à 4 kil. 500, et en le laissant ensuite reposer sur le sol avec un poids de 400 kilos à supporter, le volume intérieur se trouve diminué de 110 centimètres cubes au maximum. Cet aplatissement ou cette diminution de volume a pour conséquence une augmentation exactement proportionnelle de la pression intérieure. Nous sommes donc d'accord avec le journal américain pour admettre que, lorsque le pneu repose sur le sol, il y a augmentation de la pression intérieure. Mais si nous prenons le cas du 920/120, par exemple, gonflé à 4 kilos 500, et contenant environ 15 litres d'air, le volume de 110 centimètres cubes qu'il va perdre en reposant sur le sol, ne représente que 1/150e du volume total, et l'augmentation de pression qui en découle n'est donc que de 30 grammes ce qui est, comme nous le disons plus haut, absolument insignifiant pour nos pneumatiques.

L'influence du poids dans la voiture est autrement importante au point de vue de l'usure des pneumatiques.

En ce qui concerne la deuxième question posée dans la lettre de notre correspondant, il n'est pas intéressant de savoir, dans la plupart des cas, tout au moins, s'il est plus dur de gonfler le pneu reposant par terre ou la voiture élevée sur un cric. En effet lorsqu'on gonfle un pneu, c'est à la suite du changement d'une chambre à air ou de sa réparation, et, par conséquent, la voiture est déjà élevée sur un cric. Il est parfaitement inutile, dès lors, de s'interroger pour savoir si elle sera plus ou moins dure à gonfler que si la roue avait reposé sur le sol. Peut-être, dira-t-on, que la question se poserait cependant si l'on s'apercevait que le pneu se dégonfle sans cause apparente. A cela nous répondrons que le premier devoir du chauffeur, dans ce cas, est de démonter son pneu.

Michelin.

La mise en marche automatique Mors

Parmi les nombreuses solutions proposées au problème de la mise en marche des moteurs, celle que la Société Mors a fait breveter est à la fois la plus simple et la plus élégante.

La mise au point et la compression dans les moteurs actuels sont suffisamment parfaites pour permettre, lorsqu'on a arrêté le moteur, par interruption du courant électrique, de repartir au bout de quelques minutes en rétablissant l'allumage, au retard.

Le principe sur lequel est basé le système est de placer le moteur dans des conditions analogues à celles où il se trouve lorsqu'on ouvre le circuit pour l'arrêt.

Il s'agit pour cela d'emplir de mélange gazeux les cylindres. Ce mélange d'air et de vapeur d'essence est brassé dans un appareil spécial C dit *dynamogène*.

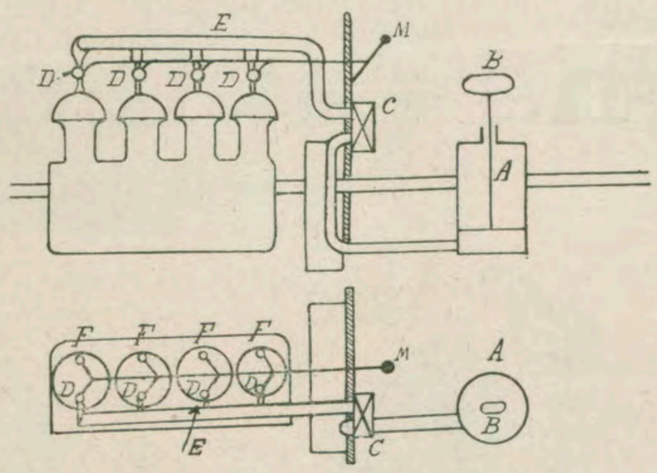


Schéma du nouvel appareil de mise en marche automatique.

A *Pompe.*
B *Poignée commandant la pompe.*
C *Dynamogène*
D *Robinets d'introduction du mélange combustible*
E *Tuyauterie d'amenée du mélange*
F *Robinets de décompression.*
M *Manette commandant les robinets*

La manette M commande à la fois les robinets de décompression F et d'autres robinets D qui relient les cylindres à une tuyauterie E servant à amener le mélange.

On ouvre les robinets en tirant la manette M; à l'aide de la pompe A dont la poignée B se trouve à portée du conducteur, on chasse des cylindres les gaz brûlés, et on y introduit le mélange Il suffit alors de fermer les robinets à l'aide de la manette, de mettre l'allumage au retard et d'établir le contact; le moteur part.

La manœuvre se résume donc à ceci : tirer une manette, donner deux ou trois coups de pompe, pousser la manette, mettre le retard à l'allumage, et fermer le circuit électrique.

La simplicité de l'appareil est une garantie de son parfait fonctionnement; celui-ci a été constaté, du reste, par tous ceux qui assistaient à la démonstration publique qui a été faite récemment :

MM. Huillier, Cahen et Mors, de la Société Mors, ont essayé en effet leur système, le 6 décembre, en présence de plusieurs membres de la presse.

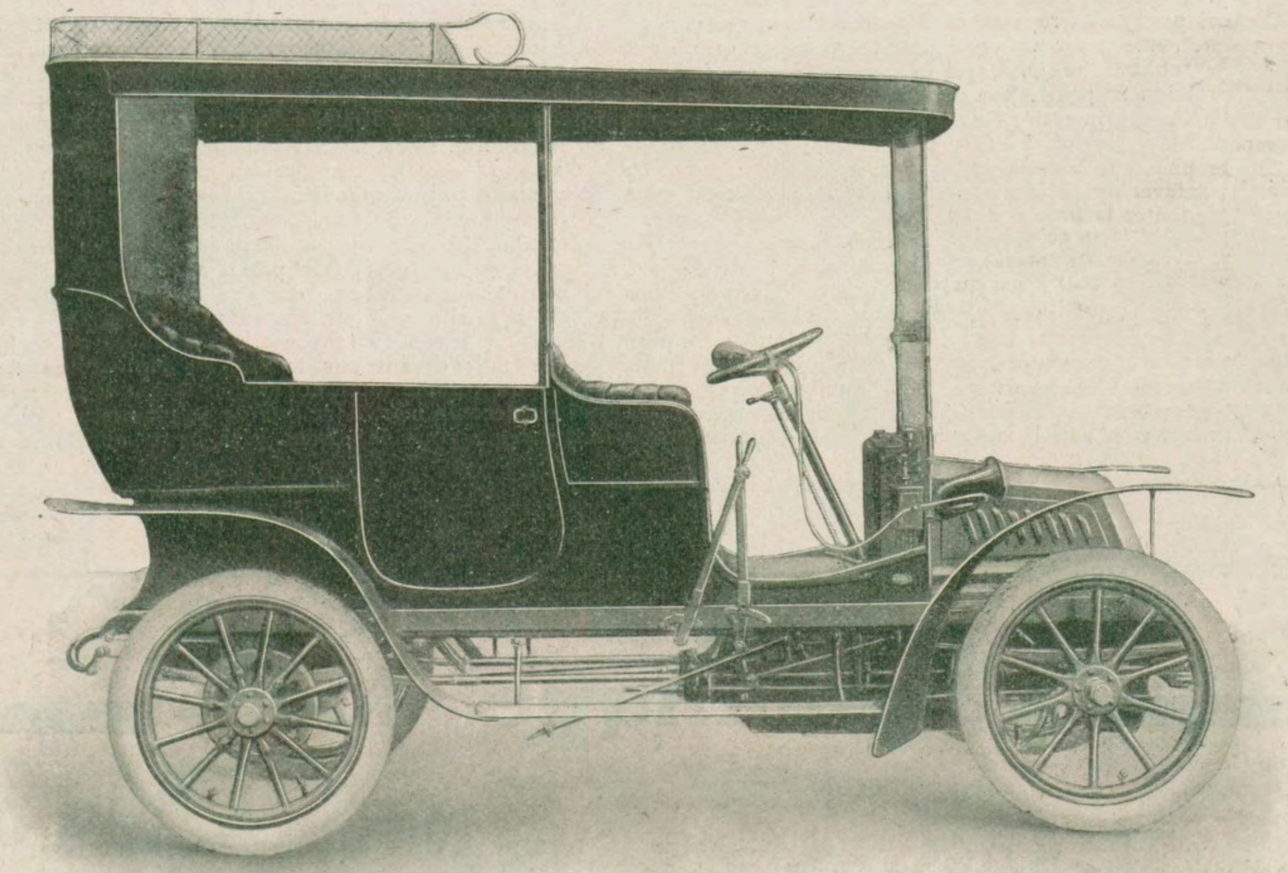
M. Huillier a supprimé la manivelle de son moteur, et se sert chaque jour de sa 45-chevaux ainsi équipée.

Nos lecteurs pourront se rendre compte *de visu* de la marche de l'appareil, dont un type fonctionne au Salon (Serres de la Ville).

Carrosserie Automobile
de grand luxe

BOTIAUX

Salon de l'Automobile : Grande Nef, Stand 155



Livraisons rapides

USINES MODÈLES :

26, 28, 30, 37, 39, rue Greffulhe, à Levallois-Perret (Seine)

Téléphone 535-48

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti.

Le Gérant : Jarrige